

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«Владимирский государственный университет
имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»
(ВлГУ)**

Институт машиностроения и автомобильного транспорта

Кафедра «Автотранспортная и техносферная безопасность»

Методические указания к лекционным занятиям
по дисциплине **«Экспертиза и анализ ДТП»** для студентов ВлГУ,
обучающихся по направлению 230301 «Технология транспортных
процессов» профиль «Организация и безопасность движения»

Составитель:

И.В. Денисов

Владимир – 2015 г.



Дисциплина
«Расследование и экспертиза
ДТП»

Преподаватель
Денисов Иван Владимирович, к.т.н. доцент

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- Экспертиза дорожно-транспортных происшествий (ДТП) предназначена для исследования причин, установления факторов, способствующих возникновению и развитию аварий.
- Расследование дорожно-транспортных происшествий требует от лиц, принимающих в нем участие, высокого профессионализма. Необходимы знания в области криминалистики, судебной медицины, юриспруденции, организации дорожного движения, автотехнической экспертизы, а также в других областях науки и техники.
- Автотехническая экспертиза призвана оказывать содействие правосудию в установлении истины по делам о дорожно-транспорт-ных происшествиях.
- Большая заслуга в развитии и совершенствовании методов научно-технического исследования ДТП принадлежит институтам и лабораториям экспертиз Министерства юстиции РФ, среди которых ведущее место занимает Российский Федеральный центр судебной экспертизы (РФЦСЭ).

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- Термин "**дорожно-транспортное происшествие**" обозначает событие, возникшее в процессе движения по дорогам транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.
- Закон РФ "О безопасности дорожного движения" №196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. применяет следующие основные термины:
 - **дорожное движение** - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;
 - **безопасность дорожного движения** - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;
 - **обеспечение безопасности дорожного движения** - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- **обеспечение безопасности дорожного движения** - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;
- **участник дорожного движения** - лицо, принимающее непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;
- **организация дорожного движения** - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распоря-дительных действий по управлению движением на дорогах;
- **дорога** - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии;
- **транспортное средство (ТС)** - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- Главными проблемами, влияющими на безопасность движения, являются:
 - бурная автомобилизация страны;
 - стремительное повышение интенсивности дорожного движения;
 - интенсивный рост плотности дорожного движения;
 - увеличение количества молодых, неопытных водителей;
 - психофизиологические возможности человека как родителя, управляющего техническим средством;
 - экономические причины, такие как стремительный рост цен на автомобили и запасные части к ним, что приводит к увеличению доли старых и неисправных автомобилей.
- В законе "О безопасности дорожного движения" дается следующая формулировка основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения:
 - приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- приоритет ответственности государства за обеспечением безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Исходя из смысла Закона "О безопасности дорожного движения" сейчас проблема предотвращения ДТП рассматривается как комплексная, требующая для своего решения усилий всех министерств, ведомств, государственных органов, многих предприятий.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Причины и виды ДТП

Причины ДТП подразделяются на субъективные и объективные.

К субъективным причинам относятся:

- нарушение Правил дорожного движения (ПДД) водителем, пешеходом, пассажиром, иным участником дорожного движения;
- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

Объективными причинами считаются:

- недостатки в планировании улиц и автодорог;
- освещенность проезжей части в темное время суток; состояние дорожного покрытия; различные средства регулирования, в том числе дорожные знаки; тормозные, маневренные и другие свойства автотранспортных средств.

Статистика показывает, что наиболее распространенными причинами ДТП, зависящими от водителя, являются:

- превышение установленной скорости движения (17 % ДТП);
- несоблюдение безопасной дистанции движения транспортных средств, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- нарушение правил обгона в зоне ограниченной видимости;
- управление автотранспортным средством в состоянии опьянения (25 % ДТП);
- нарушение правил обгона (15 % ДТП);
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение правил маневрирования (9 % ДТП);
- другие причины - резкое торможение, неподача световых указателей маневра, игнорирование запрещающими знаками, сон за рулем и т.д.

Существует следующая классификация ДТП:

Столкновение — происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог; сюда также относятся столкновения с внезапно остановившимся ТС;

Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся ТС опрокинулось; сюда же относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также, на прицеп или полуприцеп;

Наезд на препятствие - происшествие, при котором ТС наехало или ударились о неподвижный предмет;

Наезд на пешехода - происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС; к этому виду откосятся также происшествия, в которых пешеходы пострадали от перевозимого ТС груза или предмета;

Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором ТС наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся ТС;

Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором ТС наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся ТС;

Наезд на животных - происшествие, при котором ТС наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся ТС, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Прочие происшествия – происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам.

К прочим происшествиям относятся:

- сход трамвая с рельсов;
- падение перевозимого груза или отброшенного колесом ТС предмета на человека, животное или на другое ТС;
- наезд на лиц, не являющихся участниками движения;
- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо);
- падение пассажиров с движущегося ТС или в салоне движущегося ТС в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

Все ДТП подлежат учету. Учет ДТП осуществляется для изучения причин и условий их возникновения, а также принятия мер по устранению этих причин и условий. На каждое ДТП заполняется карточка учета ДТП.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

КАРТОЧКА УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Раздел 1. Общие сведения						
1. Код региона (респ. край, область, дет. область, округ)	2. Отчетный номер карточки (по МВД, УВД)	3. Контрольная сумма	4. Учетный номер карточки (по ГО-РОВЦ)	5. Вид операции 1 - Направляется для дачи 7 - Вносятся изменения 3 - Изъятие карточки	6. Дата число, месяц, год	7. Время час, мин.

Раздел 2. Место совершения ДТП			Раздел 3. Вид и схема ДТП					
1. Дорога		6. Населенный пункт	8. Улицы		1. Вид ДТП	2. Схема ДТП	3. Кол-во ТС, участвовавших в ДТП	4. Кол-во участников ДТП
3. Значение дороги 1 - Федеральная 2 - Территориальная субъекта Федерации 3 - Домовладения 4 - Частная 5 - Иная 6 - Другие места	5. Район	7. Статус населенного пункта 1 - Столица республики, краевой, областной центр 2 - Город республиканского, краевого, областного значения 3 - Райцентр, город районного значения 4 - Иной населенный пункт	9. Категория улицы 1 - Магистральная дорога 2 - Магистральная ул. общегород. значения 3 - Магистральная ул. районного значения 4 - Улица, дорога местного значения 5 - Прочие улицы		1 - Столкновение 2 - Опрокидывание 3 - стоящее ТС 4 - препятствие 5 - пешехода 6 - велосипедиста 7 - грузовой транспорт 8 - Падение пассажира 9 - Иной вид ДТП			
2. Расстояние км _____ м _____	4. Категория дороги							

Раздел 4. Дорожные условия							
1. Элементы плана и профиля дороги		7. Вид покрытия		11. Дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП			
1 - Прямая в плане 2 - Кривая в плане 3 - Горизонтальный 4 - Уклон 5 - Конiec спуска (начало подъема) 6 - Вершина подъема (начало спуска)		1 - Асфальтобетонное 2 - То же, с поперечной обработкой 3 - Цементобетонное 4 - Щебеночное (гравийное) 5 - То же, обработанное вяжущими материалами 6 - Грунтовое 7 - Иной вид покрытия		01 - Неровное покрытие 02 - Дефекты покрытия 03 - Низкие сцепные качества покрытия 04 - Неудовлетворительное состояние обочин 05 - Обочина занижена по отношению к проезжей части 06 - Несоответствие габарита моста ширине проезжей части 07 - Плохая видимость светофора 08 - Неправильное светофора 09 - Отсут. гориз. разметки 10 - Отсут. вертик. разметки 11 - Деревья (опоры) на обочине 12 - Наличие наружной рекламы 13 - Отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек) 14 - Отсутствие ограждений в необходимых местах 15 - Недостаточное освещение 16 - Неправильное освещение 17 - Сужение проезжей части (снег, строитель материал и пр.) 18 - Наличие свежих вало, ограничивающих видимость либо сужающих пр. часть 19 - Отсутствие ограждений, сигнализации в местах работ 20 - Плохая видимость дор. знаков 21 - Отсутствие дор. знаков 22 - Неправильное применение дорожных знаков 23 - Плохая различимость горизонтальной дорожной разметки 24 - Ограниченная видимость 25 - Отсутствие переходно-скоростных полос 26 - Несоответствие параметров дороги ее категории 27 - Несоответствие ж/д переезда предъявляемым требованиям 28 - Неправильность переездной сигнализации 29 - Отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них			
2. Споруджения и инженерные устройства дороги 1 - Мост, эстакада 2 - Тоннель 3 - Пешеходный переход 4 - Перекресток 5 - Перегон 6 - Остановка обществ. транспорта 7 - Регулируемый ж/д переезд с дежурным 8 - Регулируемый ж/д переезд без дежурного 9 - Нерегулируемый ж/д переезд		8. Состояние проезжей части 1 - Сухое 2 - Мокрое 3 - Загрязненное 4 - Свежеуложенная поперечная обработка 5 - Заснеженное 6 - Галледеца 7 - Обработанные противогол. материал. 8 - Со свежим накатом		9. Освещение 1 - Светлое время суток 2 - Вечное время суток 3 - Не включено 4 - Отсутствует		10. Состояние погоды 1 - Ясно 2 - Пасмурно 3 - Туман 4 - Шторм 5 - Снегопад	
3. Ширина пр. части, м _____							
4. Ширина обочины, дм _____							
5. Ширина тротуара, дм _____							
6. Ширина разделит. полосы, дм _____							

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Карточка учета ДТП включает 76 показателей, характеризующих состояние ТС: состояние дороги, наличие средств регулирования дорожного движения, перечень нарушений ПДД и др.

При учете к регистрации ДТП к числу погибших относятся люди, скончавшиеся не только на месте происшествия, но также от полученных травм в течение 7 суток с момента ДТП.

К раненым относят каждого пострадавшего в ДТП, который был госпитализирован или которому назначено амбулаторное лечение.

Во многих странах установлены различные сроки, в течение которых гибель пострадавших относится к категории погибших при ДТП: Португалия – погибли на месте ДТП и при доставке в больницу; Чехия, Испания – 1 сутки после ДТП; Венгрия, Польша – 2 суток; Австрия – 3 суток; Франция – 6 суток; Россия, Италия – 7 и США – 30 суток после ДТП.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Такое разнообразие в оценке последствий ДТП необходимо учитывать при сопоставлении сведений об аварийности в различных странах. По данным рабочей группы по безопасности движения ЕЭК ООН:

- скончавшиеся на месте ДТП и при доставке в больницу составляют 65 % погибших;
- погибшие в течение 3 суток – 88 %;
- погибшие в течение 30 суток – 97 %;

Проведя экстраполяцию этих данных, получим: погибшие в течение 7 суток составляют 92 %.

То есть статистические данные России о получивших смертельные ранения в ДТП не учитывают около 8 % всех погибших.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Влияние дорожных условий на безопасность движения

Состояние дороги, качество покрытия, видимость и радиусы закруглений, ширина проезжей части, обустроенность соответствующими знаками, светофоры, разметки, ограждения и т.д. существенным образом влияют на безопасность дорожного движения и определяют в своей совокупности понятие "дорожные условия".

Статистические данные показывают, что из-за неудовлетворительных дорожных условий совершается от 8 до 15 % всех ДТП. По оценке специалистов реальное влияние дорожных условий на совершение ДТП значительно выше и составляет от 60 до 80 %. Такая разница в учетных показателях связана с недооценкой влияния дорожных факторов и заведомо неправильным подходом многих работников ГИБДД к рассмотрению обстоятельств совершения ДТП.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- Во избежание принятия необъективных решений работниками ГИБДД, в ходе следствия и дознания при расследовании ДТП им необходимы знания нормативных требований к дорогам и улицам, чтобы более полно дать оценку дорожным факторам при оформлении первичных материалов при ДТП и обеспечить правовую защиту участников дорожного движения.
- Рассмотрим влияние на безопасность движения состояния дорожного покрытия. Ровность покрытия должна соответствовать требованиям, приведенным в таблице.

Группа дорог и улиц	Интенсивность движения, авт./сут	Состояние по ровности покрытия	
		Показатель ровности по толчкомеру ПКРС-2, см/км, не более	Число просветов под 3-метровой рейкой, %, не более
А	более 3000	660	7
Б	1000 - 3000	860	9
В	менее 1000	1200	14

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Контроль ровности осуществляется на участке длиной около 150 м.

Число просветов просчитывается по значениям превышающим предельный показатель: для щебеночно-гравийных покрытий - 30 мм, для асфальтобетонных –10 мм.

Крышки люков смотровых колодцев, дождеприемные решетки не должны иметь разрушений и трещин и располагаться на одном уровне с проезжей частью. Отклонение уровня крышки люка на величину более 2 см, дождеприемной решетки - более 3 см относительно проезжей части не допускается.

Не допускается также отклонение верха головки рельса трамвайных и железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно покрытия более чем на 2 см.

На железнодорожных переездах не допускается возвышение межрельсового настила над верхом рельсов более 3 см, а глубина неровностей в теле настила - не более 4 см.

Ответственность за несоответствие указанных элементов возлагается на организации, в ведении которых они находятся.

Покрытие проезжей части дороги не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспорта с разрешенной ПДД скоростью.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Предельно допустимые повреждения покрытия и сроки их ликвидации приведены в таблице.

Группа дорог и улиц	Повреждения на 1000 м ² покрытия, м ² , не более	Сроки ликвидации повреждений, <u>сут</u> , не более
А	0,3(1,5)	5
Б	1,5(3,5)	7
В	2,5 (7,0)	10

Примечание. В скобках приведены значения для весеннего периода.

Величину коэффициента сцепления покрытия определяют с помощью прибора ПКРС-2 или ППК-МАДИ-ВНИИБД.

Если в ходе обследования выявлены участки, на которых коэффициент сцепления меньше приведенных в таблице, то их следует считать опасными и до устранения недостатков обозначить соответственно дорожными знаками.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Условия движения	Коэффициент сцепления при скорости 60 км/ч (числитель - для гладкой шины, знаменатель - для шины с протектором)	
	Легкие	0,23/0,35
Затруднительные	0,30/0,40	
Опасные	0,32/0,45	

В зимний период допускается снижение приведенных в таблице сцепных свойств покрытий только на время проведения работ по снегоочистке и ликвидации зимней скользкости.

Совершение ДТП на скользком покрытии до истечения нормативного срока не должно освободить дорожные организации от ответственности, если меры по ликвидации скользкости имя в это время не принимались.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Влияние на безопасность движения состояния обочины земляного полотна

Состояние обочины следует считать неудовлетворительным, если вынужденный съезд и остановка на них транспортных средств затруднены или представляют опасность из-за наличия колеиности, выбоин, просадок, промоин, валов снега, посторонних предметов и. т.д., если они не укреплены (в населенных пунктах - щебнем или асфальтобетоном, вне населенных пунктов - засевом трав) и при выезде с них происходит вынос грязи на проезжую часть дороги, а также если уровень обочины более чем на 4 см ниже уровня прилегающей кромки проезжей части.

Допустимые повреждения обочин приведены в таблице.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Группа дорог и улиц	Повреждения обочин на 1000 м ² покрытия, м ² , не более	Глубина повреждений, см, не более
А	5,0	5,0
Б	7,0	7,0
В	15,0	10,0

Основные требования к дорожному покрытию и обочинам земляного полотна дороги определены:

ГОСТ Р50597-93, ГОСТ 30413-96, ГОСТ 23457-86,
СНиП 3.06.03-85.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Влияние на безопасность движения видимости на дороге

Видимость - один из важнейших факторов, определяющий безопасность движения на дорогах. С недостаточной видимостью чаще всего связаны ДТП при обгонах на кривых в плане и в продольном профиле.

Расстояние видимости встречного автомобиля и поверхности дороги определяется с высоты глаз водителя легкового автомобиля (1,2 м) с середины полосы движения и должно составлять значения, приведенные в таблице.

Категория дорог и улиц	Минимальное расстояние видимости, м	
	Встречного автомобиля	Поверхности дороги
А	-	300
Б	450	250
В	350	200

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Видимость также считается ограниченной в случаях, когда боковое расстояние видимости придорожной полосы менее 25 м от кромки проезжей части дорог I-III категорий и 15 м для дорог IV-V категорий.

На неохраняемых железнодорожных переездах водителям ТС, находящимся на удалении не более 50 м от ближайшего рельса, должна быть обеспечена видимость приближающегося с любой стороны поезда на расстоянии, приведенном в таблице.

Скорость движения поезда, км/ч	121-140	81-120	41-80	26-40	менее 25
Расстояние видимости, м, не менее	500	400	250	150	100

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Снежные валы, ограничивающие видимость и сужающие ширину проезжей части, не допускаются:

- на пересечении всех дорог в одном уровне;
- вблизи железнодорожных переездов в зоне требуемой види-мости;
- менее 5 м от пешеходного перехода;
- менее 20 м от остановочного пункта общественного транспорта;
- на участках дорог, оборудованных транспортными ограждениями или повышенным бордюром;
- на тротуарах.

Расположение любых препятствий на обочинах дорог, в том числе стоек дорожных знаков, не допускается.

Минимальное расстояние от бровки земляного полотна до лесонасаждений должно быть не менее 15-25 м.

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

Причины ДТП – это нарушения:

- правил дорожного движения участниками движения (водителями, пешеходами, велосипедистами, пассажирами);
- правил содержания дорог;
- правил содержания транспортных средств;
- правил организации дорожного движения;
- прочие нарушения.

Виды нарушений – раскрывают содержание неправомерных действий, приводящих к ДТП:

- для водителей – это превышение скорости движения в опасных условиях, несоблюдение дистанции, нарушение правил обгона, несоблюдение очередности проезда, нарушение предписаний средств регулирования дорожного движения и др.;
- для пешеходов – это переход перед близко идущим транспортом, переход в неустановленном месте, ходьба вдоль проезжей части при наличии тротуара и т.д.;

Лекция №1-Проблемы и причины дорожно-транспортных происшествий

- для велосипедистов – это несоблюдение очередности проезда, неподача или неправильная подача сигналов, внезапный выезд из ряда и др.;
 - для пассажиров – это вход или выход из транспортного средства во время движения, проезд на подножках и выступах и др.;
 - для дорог – это скользкое покрытие, покрытие с неровностями, радиус кривой в плане меньше нормы и т.д.;
 - для транспортных средств – это эксплуатация автомобиля с неисправностями тормозов, рулевого управления, ходовой части, приборов освещения и сигнализации и других узлов, влияющих на безопасность движения;
 - для организации дорожного движения – это неправильная установка или отсутствие в необходимых местах средств регулирования ДД, а также сбои в их работе.
- К прочим нарушениям можно отнести неправильное размещение и крепление груза, несоблюдение правил перевозки специальных грузов (опасных, крупногабаритных, тяжеловесных), нарушения, совершаемые администрацией предприятия.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- Уголовная ответственность за действия, повлекшие ДТП, наступает лишь в том случае, если в результате ДТП причинен тяжкий или средней тяжести вред здоровью человека либо наступила его смерть.
- **Объектом преступления является безопасность дорожного движения и эксплуатация транспортных средств.**
- **Предметом преступления является автомобиль или другое механическое транспортное средство (трамвай, экскаватор, трактор, троллейбус и др., кроме мопедов и двух- или трехколесных транспортных средств с рабочим объемом двигателя не более 50 куб. см и имеющих максимальную скорость не более 50 км/ч).**
- Объективная сторона преступления заключается в нарушении ПДД или эксплуатации ТС, повлекшем причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо смерть человека.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Нарушения ПДД, которые могут быть объективной причиной ДТП

К нарушениям ПДД относятся:

1. Не выполнение водителями установленных ПДД обязанностей:

- при движении на ТС, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями (за исключением случаев, предусмотренных ПДД);
- при управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема;
- перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние ТС;
- в случае ДТП немедленно остановить ТС, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки, не перемещать предметы, имеющие отношения к происшествию;
- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать "Скорую медицинскую помощь", а в экстренных случаях отправить пострадавших в ближайшее лечебное учреждение;
- освободить проезжую часть, если движения других ТС невозможно;
- сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

2. Нарушение п. 2.7 ПДД, согласно которому водителю запрещается:

- управлять ТС в состоянии опьянения, а также в болезненном или утомленном состоянии и после приема лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание;
- передавать управление ТС указанным выше лицам, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления ТС данной категории;
- пересекать организованные колонны и занимать место в них;
- употреблять алкогольные напитки после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установить состояние опьянения;
- управлять ТС с нарушением режима труда к отдыха;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

3. Не выполнение п.п. 3.2 и 3.3 ПДД:

- при приближении ТС с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом водителя обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного ТС и сопровождаемых им других ТС;
- приближаясь к стоящему ТС с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель должен снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости.

4. Нарушение правил, регламентирующих начало движения и маневрирования, в соответствии с которыми водитель ТС обязан:

- перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они неисправны или отсутствуют - рукой;
- обеспечить безопасность маневра, не создавая помех другим участникам движения (п. 8.1);
- подавать сигналы указателями поворота или рукой заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращать немедленно после его завершения (п. 8.2);
- при выезде на дорогу с прилегающей территории уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней, а при съезде с дороги - пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает (п. 8.3);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- при перестроении уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения, а при одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа (п. 8.4);
- перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, кроме случаев, когда совершается поворот при въезде на перекресток, где организовано круговое движение (п. 8.5);
- осуществлять поворот таким образом, чтобы при выезде с пересечений проезжих частей ТС не оказалось на полосе встречного движения (п. 8,6);
- при повороте налево или развороте вне перекрестка уступить дорогу встречным ТС и трамваю попутного направления (п. 8.8);
- в случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами, уступить дорогу транспортному средству, которое приближается справа (п. 8.9);
- при наличии полосы торможения перед поворотом своевременно перестроиться на эту полосу и снижать скорость только на ней (п. 8.10);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

5. Выполнение разворота в запрещенных местах: на пешеходных переходах; в тоннелях; на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними; на железнодорожных переездах; в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м; в местах расположения остановочных пунктов (п. 8.11).

6. Несоблюдение дистанции до движущегося впереди ТС, позволяющей избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения (п. 9.10).

7. Движение со скоростью, превышающей установленные п.п, 10.2 - 10.4 ПДД ограничения, без учета интенсивности движения, особенности и состояния ТС и груза, дорожных и метеорологических условий, в частности, видимости в направлении движения, а также движения со скоростью, которая не обеспечивает водителю возможность постоянного контроля за движением ТС для выполнения требований п. 10.1 ПДД.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

8. Нарушение требований п. 10.5 ПДД, согласно которому водителю запрещается:

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой ТС;
- превышать скорость, указанную в опознавательном знаке "Ограничение скорости", установленном на ТС;
- создавать помехи другим ТС, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;
- резко тормозить, если это не требуется для предотвращения ДТП.

9. Нарушение установленных правил обгона и встречного разъезда, согласно которым водитель должен:

- перед началом обгона убедиться в следующем: полоса движения, на которую водитель намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создает помех встречным и движущимся по этой полосе ТС; следующее позади по той же полосе ТС не начало обгон, а ТС, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне, повороте (перестроении) влево; по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому ТС, вернуться на ранее занимаемую полосу (п. 11.1);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- обгонять безрельсовое ТС только с левой стороны, а ТС, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра - с правой стороны (п. 11.2);
- не препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями (п. 11.3);
- выполнять требования п. 11.5 ПДД, в соответствии с которыми запрещается обгон: на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной; на пешеходном переходе при наличии на нем пешеходов; на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 м перед ними; ТС, производящего обгон или объезд; в конце подъема и на других участках с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

10. Остановка «ТС в запрещенных местах:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- на железнодорожных переездах, а также в тоннелях, на мостах, путепроводах и эстакадах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;
- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки и остановившимся ТС менее 3 м;
- на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;
- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;
- на пересечении проезжих частей а ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части;
- ближе 15 м от остановочных площадок, а при их отсутствии — от указателя остановки маршрутных ТС;
- в местах, где ТС закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или делает невозможным движение (выезд или въезд) других ТС, или создаст помехи для движения пешеходов (п. 12.4).

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

11. Стоянка, в запрещенных местах:

- в местах, где запрещена остановка;
- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 ("Главная дорога");
- ближе 50 м от железнодорожных переездов (п. 12.5).

12. Оставление водителем своего места или ТС без принятия необходимых мер, исключаящих самопроизвольное движение ТС или использования его в отсутствие водителя (п. 12.8).

13. Нарушение правил проезда перекрестков, согласно которым водитель ТС обязал:

- при повороте направо или налево уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую поворачивается ТС, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке (п. 13.1);
- не выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения ТС в поперечном направлении (п. 13.2).

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

14. Нарушение правил движения через железнодорожные пути, в соответствии с которыми водитель ТС обязан:

- пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду;
- при подъезде к железнодорожному переезду руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду, а также убедиться в отсутствии приближающегося поезда;
- не выезжать на переезд при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме, при запрещающем сигнале светофора, при запрещающем сигнале дежурного по переезду, если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде, если к переезду в пределах видимости приближается поезд.

15. Нарушение правил движения через железнодорожные пути, согласно которому запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом ТС;

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины;
- движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч.

16. Нарушение правил движения по автомагистралям, в соответствии с которыми запрещается:

- движение пешеходов, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, скорость которых по технической характеристики или по их состоянию менее 40 км/ч;
- движение грузовых автомобилей далее второй полосы с разрешенной максимальной массой более 3,5 т;
- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаками 5.15 ("Место стоянки") или 6.11 ("Место отдыха");
- разворот и выезд в технические разрывы разделительной полосы;
- движение задним ходом;
- учебная езда (п. 16.1).

17. Нарушение правил движения в жилых зонах, согласно которым:

- движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части и они имеют преимущество по отношению к ТС (п. 17.1);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- запрещается сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешающей максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками или разметкой мест (п. 17.2).

18. Нарушение правила, устанавливающего приоритет маршрутных ТС, в соответствии с которым вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми ТС (п. 18.1).

19. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами и звуковыми сигналами:

- в темное время суток в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся ТС должны быть включены фары дальнего или ближнего света, а на прицепах и буксируемых механических ТС - габаритные огни (п. 19.1),

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- дальний свет должен быть переключен на ближний в населенных пунктах, если дорога освещена, при встречном разъезде не менее чем за 150 м до ТС, а также в любых случаях для исключения возможности ослепления как встречных, так и попутных ТС (при ослеплении водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться (п. 19.2);

- при остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости на ТС должны быть включены габаритные огни, кроме того в условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближнего света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари (п. 19.3).

20. Нарушение правил буксировки механических ТС, в соответствии с которыми буксировка на жесткой или гибкой сцепке должна осуществляться только при наличии водителя за рулем буксируемого ТС, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого ТС по траектории буксирующего (п. 20.1).

21. Нарушение правил учебной езды:

- первоначальное обучение вождению ТС должно проводиться на закрытых площадках или автодромах (п. 21.1);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- учебная езда на дорогах допускается только с обучающим и при наличии первоначальных навыков управления ТС у обучаемого (п. 21.2);
- обучающий должен иметь при себе документы на право обучения вождению ТС данной категории, а также удостоверения на право управления ТС соответствующей категории (п. 21.3);
- обучаемому на автомобиле должно быть не менее 16 лет, на мотоцикле - не менее 14 лет (п. 21.4);
- механическое ТС, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с требованиями и иметь опознавательные знаки (п. 21,5);
- запрещается учебная езда на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке (п. 21.6);

22. Нарушение правил перевозки людей:

- перевозка людей в кузове грузового автомобиля осуществляется водителями, имеющими удостоверения на право управления ТС категории "С" (при перевозке более 8 человек - категорий "С" и "Д") и стаж управления ТС данной категории более 3 лет (п. 22.1);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается, если он оборудован в соответствии с Основными положениями, при этом перевозка детей допускается только в исключительных случаях (п. 22.2);
- проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов (п. 22.5);
- число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля, а также в салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном, горном, туристическом или экскурсионном маршруте, и при организованной перевозке группы детей не должно превышать количество оборудованных для сидения мест (п. 22.3);
- водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки ТС, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки (п. 22.7);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- запрещается перевозить людей вне кабины автомобиля (кроме случаев, указанных выше), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла, сверх количества, предусмотренного технической характеристикой ТС (не считая детей до 12-летнего возраста), детей до 12 лет на заднем сиденье мотоцикла, а также на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства (п. 22.8).

23. Нарушение правил перевозки грузов:

- масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных заводом-изготовителем для данного ТС (п, 23.1);
- перед началом и во время движения водитель должен контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения (а. 23.2);
- перевозка грузов допускается при условии, что он не ограничивает водителю обзор, не затрудняет управление и не нарушает устойчивость ТС, не закрывает внешние световые приборы, регистрационные и опознавательные знаки, не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой, а также не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду (п. 23.3);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- груз, выступающий за габариты ТС спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками "Крупногабаритный груз", а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди - фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади - фонарем или световозвращателем красного цвета (п. 23.4).

Нарушение правил эксплуатации ТС,

которые могут быть объективной причиной ДТП

К нарушениям правил эксплуатации ТС относится главным образом эксплуатация ТС, имеющих неисправности, при которых запрещается их эксплуатация:

- неисправность тормозной системы (при дорожных испытаниях не соблюдаются установленные нормы эффективности торможения тормозной системы; нарушена герметичность гидравлического тормозного привода; стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижное стояние ТС с полной нагрузкой на уклоне до 23 % - легковых автомобилей и автобусов, до 31 % - грузовых автомобилей и автопоездов);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- неисправность рулевого управления (суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленную норму; имеются не предусмотренные конструкцией перемещения деталей и узлов; резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы; неисправность усилителя рулевого управления);
- неисправности внешних световых приборов (количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям; регулировка фар не соответствует требованиям; на световых приборах отсутствуют рассеиватели, либо они не соответствуют требованиям; неправильный выбор цвета световых приборов);
- неисправности шин и колес (шины имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм - для легковых автомобилей, менее 1 мм - грузовых автомобилей, менее 2 мм - автобусов, менее 0,8 мм - мотоциклов; шины имеют местные повреждения, обнажающие корды, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины; имеются трещины в диске или ободе колес; отсутствуют элементы крепления колес; шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели ТС; установлены шины различного типа);

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- неисправности двигателя (содержание вредных веществ в отработавших газах, их дымность превышает величины, установленные ГОСТ; нарушение герметичности системы питания; неисправности системы выпуска отработавших газов).
- прочие неисправности: отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС зеркала заднего вида, стекла; не работает звуковой сигнал; установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность ухудшающие прозрачность стекол, влекущие опасность травмирования участников ДТП; не работают предусмотренные конструкцией замки и запоры, механизм регулировки положения сидения водителя, аварийные выходы и устройства, привод управления дверями, спидометр, тахограф, противоугонные средства, устройства обогрева и обдува стекол; отсутствуют предусмотренные конструкцией грязезащитные фартуки и брызговики, заднее защитное устройство; неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена; отсутствуют медицинская аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки, противооткатные упоры; неправомерное оборудование ТС проблесковыми маячками и специальными звуковыми сигналами;

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

- отсутствуют ремни безопасности, если их установка предусмотрена конструкцией ТС; ремни безопасности неработоспособны; регистрационный знак ТС не отвечает требованиям стандарта; на мотоцикле нет предусмотренных конструкцией дуг безопасности, подножек, поперечных рукояток для пассажиров на седле.

Порядок привлечения к уголовной ответственности за нарушение ПДД или эксплуатации ТС

В соответствии с Правилами дорожного движения ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

В отличие от дорожно-транспортного происшествия, дорожно-транспортное преступление – это автопроисшествие, которое вызвало последствия, предусмотренные уголовным законодательством.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Статьи Уголовного кодекса Российской Федерации:

- «Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 264 УК РФ),
- «Недобросовестный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 266 УК РФ),
- «Приведение в негодность транспортных средств или путей их сообщения» (ст. 267 УК РФ)

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека,

- наказывается ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека,

- наказывается принудительными работами на срок до трех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть человека,

- наказывается принудительными работами на срок до четырех лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

4. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть человека,

- наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

5. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц,

- наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

6. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц,

- наказывается принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до девяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Статья 264 УК РФ призвана обеспечить безопасность человека, вовлеченного в сферу использования транспортных средств, то есть вождению и эксплуатации транспортных средств.

Статья 264 УК РФ ограничивает понятие эксплуатации двумя условиями.

Первое – эксплуатация должна осуществляться в процессе управления транспортным средством.

Второе условие относится к содержанию и эксплуатации, в этом смысле эксплуатация должна быть связана с обеспечением безопасности движения.

Например, требования перевозки соответствующего груза, выхода в рейс с путевым листом, имея при себе водительское удостоверение и так далее. Это все правила эксплуатации, но они не связаны с обеспечением безопасности движения и поэтому их нарушение не является преступлением. Другие же требования эксплуатации, например, в отношении количества и габаритов перевозимого груза связаны с безопасностью движения, то есть в этой части порядок эксплуатации является объектом посягательства.

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта людьми, управляющими транспортными средствами, является материальным составом преступления, объективная сторона которого включает в себя действие или бездействие лица, управляющего транспортным средством, которое и противоречит Правилам дорожного движения, наступление общественно опасных последствий, предусмотренных нормой уголовного закона.

Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, необходимо установить, допущено ли им нарушение Правил дорожного движения, в чем оно выразилось, и какие пункты Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств нарушены. Нужно установить «наличие причинной связи между допущенным нарушением правил и наступившими вредными последствиями».

Лекция №2-УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сформулирован законодателем как материальный. Ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может наступить лишь при определенных последствиях, вызвавших ДТП.

«В качестве таких последствий закон называет принесение крупного ущерба, смерть одного, двух и более лиц. Законодатель не расшифровывает понятия «крупный ущерб»».

Уголовное дело о ДТП может возбуждаться только при наличии тому повода и основания предусмотренного уголовно-процессуальным законом. Для возбуждения уголовного дела достаточно, если имеются данные свидетельствующие о самом факте преступления. По делам о ДТП такие данные содержатся в материале осмотра места автопроисшествия, объяснениях водителей, очевидцев, потерпевших.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Действия следователя (дознавателя) по проверке сообщений о дорожно-транспортном происшествии

Для качественного осмотра ДТП следователь (дознаватель) должен иметь комплект следующих предметов:

- рулетку длиной не менее 20 м;
- электронно-цифровой измеритель пути (ЭЦИП), планшет для ведения записей;
- чертежные принадлежности - следственная линейка;
- цветные карандаши для составления схем ДТП; электрический фонарик для детального осмотра места ДТП, ТС, трупы и т.п.;
- мелок для нанесения отметок на проезжей части места ДТП, повреждений на транспорте и т.д.;
- стандартные бланки протокола осмотра;
- миллиметровую бумагу (листы) для составления масштабных схем;
- мерное колесо для измерения закруглений автодороги;
- уровень и линейку для измерения уклона автодороги.

Однако, как показывает практика, следователи (дознаватели) многие параметры определяют "на глазок", не используя указанные предметы, что приводит к необъективному отражению в документах причин ДТП.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Следователь (дознатель) обязан незамедлительно прибыть на место происшествия для ознакомления с обстоятельствами дела на месте, подробного осмотра места происшествия, выяснения характера происшествия и необходимости возбуждения уголовного дела, разработки плана расследования.

По прибытии на место ДТП следователь (дознатель) обязан:

- определить границы места ДТП;
- с помощью сотрудников ГИБДД и других лиц оградить место ДТП, чтобы не утратить вещественных доказательства (следы торможения, крови, масла, битого стекла и т.д.);
- с помощью сотрудников ГИБДД принять меры по безопасности и защите себя, участников осмотра и других лиц, находившихся на месте происшествия;
- осуществить с помощью ГИБДД регулирование движения с целью устранения заторов и аварийной ситуации на дороге;
- принять меры по розыску и задержанию водителя и ТС, скрывшегося с места происшествия;
- принять другие меры, направленные на сохранение различных вещественных доказательств, необходимых для расследования ДТП.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Действия участников следственно-оперативной группы на месте дорожно-транспортного происшествия

Состав следственно-оперативной группы (СОГ) зависит от характера ДТП и может включать следователя (руководителя СОГ), сотрудника ГИБДД, оперуполномоченного уголовного розыска, судмедэксперта, специалиста-автотехника, эксперта-криминалиста, и др.

Следователь (дознаватель) на месте ДТП:

- координирует работу всех членов СОГ;
- несет ответственность за результаты деятельности СОГ на первоначальном этапе расследования ДТП;
- проводит осмотр места происшествия, составляет протокол и схему;
- решает вопрос об участии в осмотре водителя и потерпевшего;
- принимает решение о возбуждении уголовного дела по факту ДТП;
- при необходимости организует следственные эксперименты.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Дознаватель госавтоинспекции выполняет по поручению следователя отдельные процессуальные действия, а при отсутствии следователя (дознавателя) выполняет в полном объеме его обязанности.

Оперуполномоченный уголовного розыска (инспектор ГИБДД по розыску) оказывает содействие следователю в выполнении следственных действий, выполняет его поручения, а также выполняет оперативно-розыскные мероприятия:

- организует совместно с сотрудниками ГИБДД преследование и задержание скрывшегося с места происшествия ТС и водителя;
- устанавливает очевидцев и свидетелей ДТП;
- проводит опрос граждан, собравшихся на месте происшествия, и целях получения от них сведений, касающихся обстоятельств ДТП;
- в необходимых случаях по указанию следователя посещает медицинское учреждение, куда направлены потерпевшие, для получения от них сведений о ДТП.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Инспекторы ДПС ГИБДД обеспечивают на месте ДТП безопасность движения транспортных средств и пешеходов; оказывают помощь следователю или дознавателю в осмотре места происшествия, в обнаружении следов и предметов; имеющих отношение к ДТП; помогают следователю проверить техническое состояние ТС, а также отправить его при необходимости к месту хранения до решения вопроса о выдаче владельцу.

Эксперт криминалист:

- оказывает помощь следователю в обнаружении и фиксации следов и вещественных доказательств;
- в ходе осмотра высказывает предположения и выводы о происхождении следов, причин появления на месте происшествия тех или иных предметов;
- по обнаруженным следам определяет тип и марку транспортного средства, выносит предположения о возможности использования обнаруженных следов и предметов для раскрытия преступления;
- консультирует следователя при фотографировании им мест происшествия;
- оказывает помощь следователю в описании следов и предметов при составлении протокола осмотра места ДТП, в вычерчивании планов и схем.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Специалист-автотехник:

- указывает помощь следователю в выявлении механизма происшествия, установлении признаков, позволяющих определить скорость движения ТС, и иных обстоятельств происшествия;
- проверяет техническое состояние ТС, работу его отдельных узлов;
- определяет по следам и вещественным доказательствам марку, модель, тип скрывающегося транспортного средства и направление его движения;
- обращает внимание следователя на особенности регулирования дорожного движения в месте ДТП;
- по поручению следователя принимает участие в проведении собственных экспериментов по определению видимости, обзорности, проверке тормозной системы и т.п.

Судебно-медицинский эксперт (врач) проводит первоначальный осмотр трупа на месте его обнаружения, а также раненых и предоставляет следователю необходимые сведения для занесения в протокол.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Экспертизой ДТП называют научно-техническое исследование аспектов конкретного дорожно-транспортного происшествия, проведенное людьми, имеющими специальные познания в науке, технике или ремесле. Экспертиза требует использования достоверной информации из разных областей знания.

С 1959 года по всей стране в Лабораториях судебной экспертизы были организованы отделения по экспертизе ДТП.

В настоящее время такие Лаборатории Министерства юстиции работают в 67 регионах России. Методическое руководство их работой осуществляет Российский Федеральный центр судебной экспертизы. Он организует периодическую переподготовку экспертов и их аттестацию.

Кроме того, во многих областях и республиках эксперты по ДТП имеются в экспертно-криминалистических управлениях и отделах Министерства внутренних дел. Кроме этих государственных учреждений к экспертизе ДТП привлекаются специалисты НИИ, вузов и предприятий. В Москве организован институт независимых исследований и бюро независимых экспертиз «Версия» – это негосударственные хозрасчетные организации.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Объектами экспертизы ДТП являются источники информации: транспортная техника, узлы, агрегаты, системы, детали, дорога, место ДТП, следы, участники ДТП, а также все материалы дела о ДТП, представленные на экспертизу.

В настоящее время экспертизу ДТП по назначению в соответствии с потребностями судебно-следственной практики подразделяют, как указано в работе [3], на пять видов:

1. *Ситуалогическая экспертиза или исследование обстоятельств ДТП.* В ней решаются задачи по скорости движения участников и их расположению в разные моменты времени, определяются остановочные пути транспортных средств (ТС) и техническая возможность участников предотвратить ДТП, определяется с технической стороны соответствие действий участников ДТП требованиям ПДД.

2. *Транспортно-трассологическая экспертиза* решает поставленные перед ней задачи о расположении транспортных средств в момент столкновения, траекториях подхода к месту столкновения (наезда) и отхода от него, характере образования повреждений, о принадлежности следов и др.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

3. *Технико-диагностическая экспертиза* устанавливает наличие неисправностей деталей, узлов, систем и ТС в целом, время и причину появления неисправностей. Определяется соответствие технического состояния требованиям нормативных документов, возможность выявления неисправностей и причинную связь неисправностей с фактом ДТП и его последствиями. К этому примыкает и получившая в настоящее время широкое распространение *автотовароведческая экспертиза*, в которой определяются затраты на восстановление поврежденных в ДТП автомобилей.

4. *Инженерно-психофизиологическая экспертиза* призвана решать задачи о возможности обнаружения и восприятия водителем дорожной обстановки и своевременной оценки им опасности, возможности выполнения им необходимых действий в аварийной ситуации с учетом психофизиологического воздействия на него различных обстоятельств (ослепление, наезд на ТС, вмешательство в управление ТС посторонних лиц и др.).

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

5. *Автомобильная экспертиза* решает задачи по исследованию дороги и дорожных условий на месте ДТП на предмет соответствия нормативным требованиям строительства и эксплуатации, а также выявляет причинные связи отклонений от норм с фактом ДТП и его последствиями. Определяются недостатки в организации дорожного движения, указываются требования, которыми должны были руководствоваться должностные лица (организации), ответственные за эксплуатацию дороги, моста, переезда, и соответствие их действий этим требованиям.

Такое деление ориентирует на определенный порядок при назначении и производстве экспертизы ДТП, как отказа какого-либо звена (звеньев) сложной системы «*водитель – автомобиль – дорога – среда*».

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Служебная экспертиза или служебное исследование (расследование) проводится руководством предприятий транспорта, эксплуатации дорог и др. в связи с ДТП. В соответствии с приказом Минтранса РФ № 49 от 26.04.90 г. и приказом № 27 Министра транспорта РФ от 09.03.95 г., было предусмотрено обязательное служебное расследование ДТП. По его результатам составляется акт служебного расследования, в котором указываются: дата, точное место, описание ТС и его состояния, данные о водителе, его стаже, нарушения им ПДД, на каком часу работы произошло ДТП, время отдыха. Описываются обстоятельства ДТП, дорожные условия, выявленные причины и предлагаемые профилактические мероприятия. К акту прилагаются копии схемы ДТП, протокола с места ДТП, объяснения участников ДТП и должностных лиц, копии приказов. Эти материалы могут быть использованы для представления в суд и для защиты интересов предприятия по возмещению ущерба.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Судебная экспертиза проводится по постановлению органа дознания, следствия, прокуратуры и суда. По числу участников: единоличная, комиссия (ст. 200 УПК), а в случае привлечения разных специалистов может быть комплексная экспертиза (ст. 202 УПК). По последовательности: первичная, дополнительная (тем же экспертом, но он разъясняет или отвечает на дополнительные вопросы), повторная (в случае подозрения в некомпетентности, неполноты исследования, противоречивости заключения, при выявлении новых обстоятельств и др. (ст. 207 УПК, ст. 87 ГПК). В повторной указываются причины расхождения выводов с первичной экспертизой. *Судебная экспертиза по закону – это процессуальное действие в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу [1].* Заключение судебной экспертизы является отдельным самостоятельным видом доказательства.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Заключение специалиста обычно получают на стадии первичного разбирательства по запросу ГИБДД и дознания. Специалисты могут проводить исследования и по запросам предприятий, адвокатов, участников ДТП по представленным материалам в виде ксерокопий. Это практикуется, когда одной из сторон отказывают в проведении официального исследования (экспертизы). Полученное заключение специалиста представляют следствию или суду и добиваются (иногда через прокуратуру) включить его в материалы дела по ДТП. Заключение специалистов рассматривается среди прочих доказательств. Если **выводы** такого заключения противоречат ранее выполненным исследованиям или экспертизам, то обычно назначают повторную судебную экспертизу.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Материалы по ДТП для экспертизы

По ДТП без ранения и гибели людей в соответствии с приказами МВД составляются:

- 1) протокол о нарушении ПДД участниками;
- 2) схема ДТП к протоколу;
- 3) описание повреждений с указанием принадлежности машин;
- 4) объяснения участников и свидетелей.

В случае несогласия с решением на месте ДТП участники в течение 10 дней могут подать заявление на имя вышестоящего начальника ГИБДД с указанием мотивов несогласия. Проводится офицерами повторное рассмотрение с приглашением участников, свидетелей и выезжавших на место ДТП инспекторов, принимается новое решение или оставляется прежнее. При несогласии участники настаивают на проведении автотехнического исследования или экспертизы и могут подать в суд на решение ГИБДД. Продвигается предложение вообще разбирательство по ДТП перенести в суды.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Материалы по ДТП для экспертизы

При наличии пострадавших при ДТП:

- 1) Справка по ДТП;
- 2) Протокол осмотра места происшествия;
- 3) Протокол осмотра транспорта;
- 4) Схема ДТП;
- 5) Объяснения участников и протоколы допросов;
- 6) Акт медицинского освидетельствования водителей;
- 7) Заключение медицинской экспертизы по пострадавшему и трупу;
- 8) Протокол следственного эксперимента;
- 9) Обследование повреждений и определение стоимости восстановления ТС;
- 10) Справки о режиме работы светофоров, о дорожных и метеоусловиях;
- 11) Постановление на проведение экспертизы (определение суда о назначении экспертизы);

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

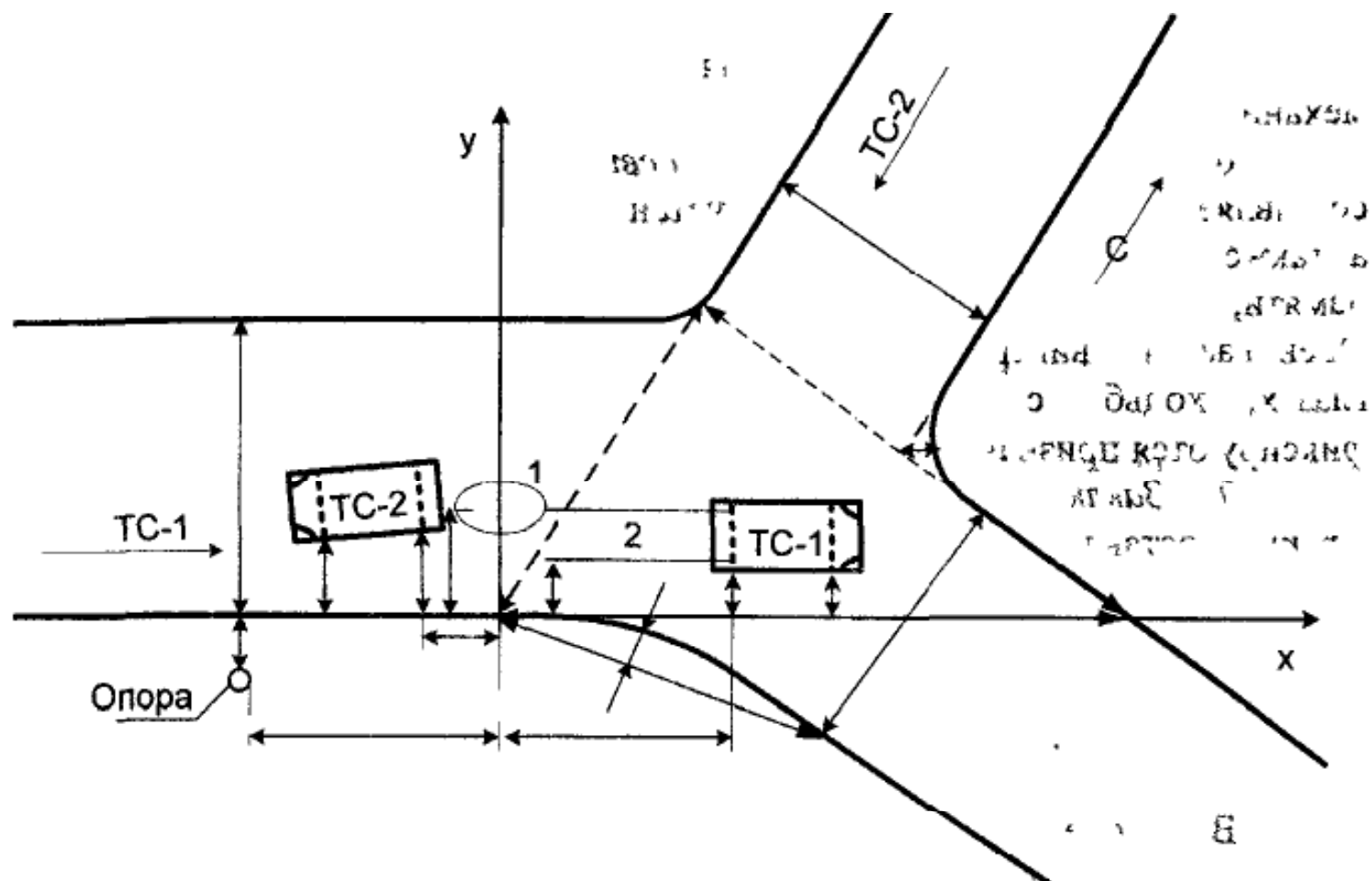


Рисунок 1. Схема ДТП на перекрестке:
1 – осыпь осколков 0,7х0,5 м; 2 – следы скольжения 7 м.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия

Осмотр - это одно из основных действий при расследовании ДТП. В результате осмотра составляется протокол, который является важным исходным документом.

Место осмотра ДТП условно можно подразделить на три зоны:

- исходная зона - место (точка) практического восприятия водителем возникшей опасности;
- промежуточная зона - место, с которого водитель по прошествии времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (торможение, маневр и т.п.);
- зона совершения ДТП - место столкновения (удара), расположения участников ДТП после столкновения, следов и вещественных доказательств ДТП (торможение, юз, разброс стекол и деталей, выбоины, царапины на дорожном покрытии и т.д.).

Осмотр места ДТП следовательно должен начинаться с "зоны совершения ДТП" и продолжаться до "исходной зоны".

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

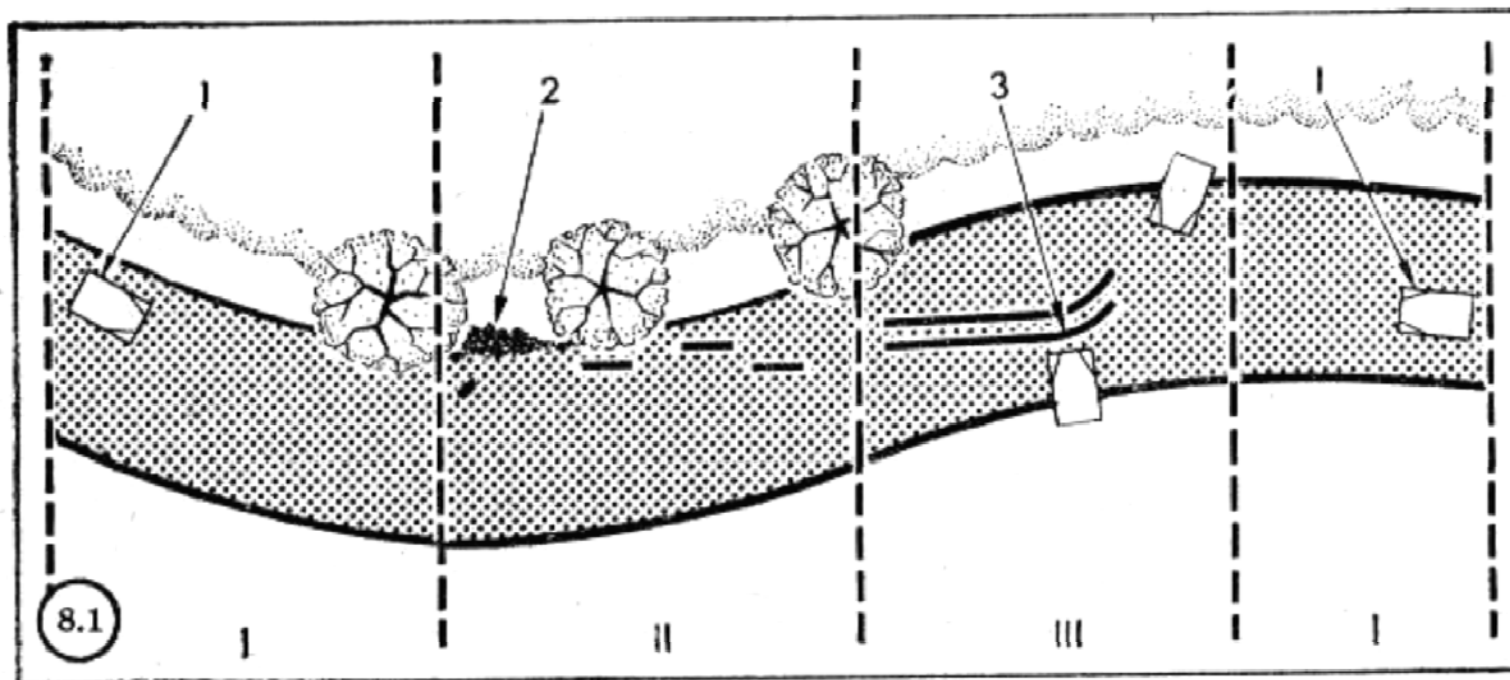


Рисунок 2. Зоны дорожно-транспортного происшествия:
1 – точка возможного восприятия; 2 – повреждение обочины;
3 – точка удара.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия

При осмотре следователь не должен упускать малозначительных, на первый взгляд, объектов и факторов, которые в совокупности с другими приобретают большую значимость, например, положение рычага переключения передач, чистота лобового и боковых стекол, положение переключателя осветительных приборов, был ли включен обогреватель заднего стекла, общее состояние системы управления.

Прежде чем удалить с проезжей части транспортные средства и другие объекты, мешающие восстановлению нормального движения, надо зафиксировать взаимное положение автомашин, следов, иных вещественных доказательств посредством фотографирования, замеров и т.д.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Для удостоверения факта производства следственного действия, и также содержания, хода и его результатов следователь привлекает незаинтересованных в исходе уголовного дела лиц (**понятых**).

Так как **понятые** могут быть допрошены в суде в качестве свидетелей, желательно чтобы они *имели водительское удостоверение, разбирались в обстановке ДТП и были способны дать подробные показания об обстоятельствах осмотра.*

Однако допускается проведение осмотра без понятых, когда место происшествия расположено в труднодоступной местности, при отсутствии надлежащих средств сообщения, а также в случаях, если производство следственного действия связано с опасностью для жизни и здоровья людей.

При этом необходимо использовать технические средства фиксации хода осмотра и его результатов, о чем в протоколе делается соответствующая запись.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Начинать осмотр места происшествия целесообразно с того участка дороги (улицы), на котором могли сохраниться следы происшествия, требующие быстрой фиксации во избежание их порчи.

Надо "привязать" место ДТП на схеме к определенному неподвижному объекту. Замеры проводят от правого тротуара или обочины по ходу движения транспорта. Положение колес, точки начала и окончания следов торможения, волочения и т.п. следует очертить на асфальте мелом и произвести необходимые замеры. При этом по длине проезжей части исходными точками могут быть линия "стоп", угол дома, километровый или телеграфный столб, иные ориентиры.

Если место ДТП находится в населенном пункте, необходимо указать название улицы, номер дома и расстояние от определенного угла здания. Вне населенного пункта следует указать наименование шоссе (дороги), километр и ориентир.

Обязательно подлежат фиксации все дорожные знаки и их местонахождение.

Характерными параметрами дорог являются ширина проезжей части, обочин, радиусы закруглений, величины подъемов или спусков и поперечных уклонов.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

При осмотре прежде всего надо зафиксировать следы, указывающие на место столкновения автомашин или точку наезда (осыпь грязи, стекол и т.д.); следы вещества, которым был загружен транспорт, следы крови, масла автомашин, осколков фар, частей одежды и обуви пострадавшего, протектора шин, торможения и т.д. Место столкновения или наезда можно определить по следующим признакам.

Место столкновения двух автомобилей располагается между местами разброса их обломков. Осыпи грязи располагаются вблизи места столкновения, так как крылья транспортных средств препятствуют их перемещению на значительное расстояние. Масло, вода, тосол, антифриз, вытекающие из поврежденных узлов автомобилей, могут прямо указывать место столкновения, так как их разбросу препятствует другой автомобиль, и поэтому они вытекают вниз, прямо на поверхность дороги в месте повреждения.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Место столкновения также можно определить довольно точно по следам бокового перемещения следов скольжения шин, так как при столкновении (ударе) происходит резкое небольшое отклонение следов скольжения шин задних колес в боковом направлении.

Помимо составления протокола осмотра места происшествия обстановка ДТП фиксируется на схеме, которая вместе с фото-таблицей является приложением к протоколу осмотра.

На схеме следователь показывает наиболее важные моменты механизма ДТП:

- положение транспортного средства в начальный момент (в момент возникновения опасной ситуации);
- место столкновения или наезда;
- расположение транспортного средства и потерпевшего после наезда или транспортных средств после столкновения;
- следы торможения, юза, заноса, скольжения, отделившейся грязи и т.д.;
- отдельные узлы и детали, отделившиеся от автомобиля при столкновении.

Лекция №3- ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ

Схема служит для того, чтобы зафиксировать взаимные расположения наиболее важных объектов на месте ДТП относительно автодороги и места столкновения с указанием необходимых размеров. Это так называется "черновая" схема осмотра места ДТП. В дальнейшем, как правило, составляется более подробная схема, которую обязаны подписать все лица, подписавшие "черновую" схему.

Для оценки обстановки места происшествия выявляют: интенсивность, равномерность и скорость движения транспорта на дороге в месте происшествия, напряженность пешеходного движения, общее состояние дороги (ширина, уклоны, покрытие, повороты и т.п.), видимость с места водителя.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ

Дорожными условиями в автотехнической экспертизе называются те факторы, которые характеризуют поверхность проезжей части улицы (дороги) на участке происшествия и, следовательно, определяют взаимодействие колес транспортного средства с этой поверхностью и особенности его движения в зависимости от действий водителя.

К дорожным условиям относятся:

- тип покрытия проезжей части (асфальт, бетон, щебенка и др.);
- техническое состояние покрытия (ровное, с выбоинами или другими дефектами);
- состояние покрытия в зависимости от атмосферных явлений (мокрое, обледенелое, покрытое укатанным снегом и др.);
- наличие каких-либо наслоений на поверхности проезжей части (грязь, рассыпанный гравий, песок, разлитое масло и др.);
- характер уклона проезжей части (продольный, поперечный) и его величина.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ДОРОЖНАЯ ОБСТАНОВКА

Под дорожной обстановкой подразумевается совокупность связанных с участком происшествия обстоятельств, которые должен был учитывать водитель при выборе режима и полосы движения транспортного средства и приемов управления им.

Дорожная обстановка определяется дорожными условиями, видимостью, обзорностью, интенсивностью и характером движения других транспортных средств и пешеходов, наличием неподвижных препятствий, особенностями и техническим состоянием данного транспортного средства и его скоростью, а также другими факторами, относящимися к организации движения на данном участке (шириной проезжей части и линиями разметки, дорожными знаками и сигналами светофоров или регулировщиков, наличием перекрестков и закруглений дороги и т. п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

МЕХАНИЗМ ПРОИСШЕСТВИЯ

Под механизмом происшествия, который устанавливается при производстве экспертизы, в общем виде следует понимать процесс сближения транспортного средства с местом возникновения аварийной ситуации (местом наезда, столкновения, опрокидывания и т.п.) с момента возникновения гласной остановки и процесс развития аварийной ситуации до момента, когда наступление вредных последствий прекращается.

При исследовании процесса сближения транспортного средства с местом возникновения аварийной ситуации эксперт устанавливает следующие обстоятельства происшествия:

- характер и направление (полосу) движения транспортного средства и препятствия (если оно перемещалось);
- расположение транспортного средства и препятствия в момент возникновения опасной обстановки;
- место возникновения аварийной ситуации.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ТЕХНИЧЕСКАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПРОИСШЕСТВИЯ

Под технической возможностью водителя предотвратить происшествие следует понимать возможность избежать наезда (столкновения, опрокидывания) путем снижения скорости, остановки транспортного средства или маневра.

Чтобы решить вопрос о технической возможности предотвращения происшествия, следует исходить из технических данных и особенностей транспортного средства, дорожной обстановки и соответствующего ей нормативного значения времени реакции водителя (времени запаздывания действий водителя).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ОПАСНАЯ ОБСТАНОВКА ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

Под опасной обстановкой понимается такая дорожная обстановка, при которой водитель должен немедленно принять необходимые меры для предотвращения происшествия или уменьшения тяжести его последствий (имеется в виду дорожная обстановка, которая может быть обнаружена с места водителя транспортного средства).

Обычно опасная обстановка возникает, когда расстояние между транспортным средством и препятствием невелико, а расположение и характер движения препятствия в этот момент свидетельствуют о том, что оно попадает в опасную зону или что вероятность его попадания в эту зону резко возрастает.

Нецелесообразно рассматривать как опасную всякую дорожную обстановку, создающуюся при движении транспортного средства, если при бездействии водителя возможно происшествие.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

АВАРИЙНАЯ ОБСТАНОВКА

Под аварийной следует понимать такую дорожную обстановку, в которой водитель не располагает технической возможностью предотвратить происшествие. Аварийная обстановка возникает, если водитель мог обнаружить препятствие на расстоянии, превышающем остановочный путь, но не принял своевременных мер для предотвращения наезда, или если он мог обнаружить препятствие на расстоянии меньше остановочного пути.

Аварийная обстановка создается тем участником движения, который своими не соответствующими требованиям Правил движения действиями лишает себя или водителя другого транспортного средства технической возможности предотвратить происшествие. В некоторых случаях аварийная обстановка может возникнуть и независимо от действий участников движения (например, если внезапно возникает неисправность транспортного средства и т. п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

В термин «опасность для движения» в экспертной практике, исходя из требований Правил движения, вкладывается два понятия.

а) Под опасностью для движения понимается такая ситуация, при которой для предотвращения происшествия (или уменьшения тяжести его последствий) водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке транспортного средства (ст. 33 Правил движения).

б) Под опасностью для движения (или повышенной опасностью для движения) понимаются также такие препятствия или особенности дорожной обстановки, которые создают на данном участке дороги особенно большую вероятность возникновения происшествия или возможность происшествия с крайне тяжелыми последствиями. Водитель должен особенно внимательно наблюдать за дорожной обстановкой и своевременно принять меры для предотвращения возникновения опасной или аварийной обстановки.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПОМЕХА ДВИЖЕНИЮ

Исходя из требований ст. 4 Правил движения, под помехой движению следует понимать препятствия, вынуждающие водителей транспортных средств, пользующихся правом беспрепятственного проезда, снижать скорость, останавливаться, маневрировать;

К помехам относятся неподвижные препятствия на проезжей части (различные предметы, транспортные средства, остановившиеся в местах, где остановка запрещена, открытые люки на проезжей части и т. п.), движущиеся транспортные средства, водители которых не пользуются преимущественным правом проезда, пешеходы, находящиеся в местах, где, согласно Правилам движения, в данный момент быть им не положено, и т. п.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

БЕЗОПАСНЫЙ ИНТЕРВАЛ

Под безопасным интервалом понимается расстояние между избранной водителем полосой движения транспортного средства и препятствием, исключающее возможность контакта с этим препятствием в результате обстоятельств, которые водителю следовало учитывать (например, незначительное самопроизвольное смещение полосы движения транспортного средства в сторону препятствия, возможное смещение самого препятствия и т. п.).

В экспертной практике необходимость в определении величины безопасного интервала возникает всякий раз, когда требуется установить, можно ли было пропустить транспортное средство или освободить полосу его движения.

Величина безопасного интервала между движущимися транспортными средствами определяется по эмпирическим формулам. Интервал в 1 м между транспортным средством и неподвижным препятствием можно считать безопасным.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ОПАСНАЯ ЗОНА

Под опасной зоной следует понимать то пространство около движущегося транспортного средства, нахождение препятствия в котором может привести к возникновению происшествия.

Впереди транспортного средства опасная зона распространяется на расстояние, начиная с которого водителю необходимо принимать меры для предотвращения наезда на данное препятствие (остановочный путь, безопасная дистанция).

Границы опасной зоны определяются также шириной полосы движения транспортного средства и величиной безопасного интервала.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПОЛОСА ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Полосой движения транспортного средства является полоса, по которой фактически прошло транспортное средство и по которой оно должно пройти при данном положении рулевого колеса.

Полоса движения транспортного средства на прямых участках дорог прямолинейна, при совершении маневра — криволинейна.

Ширина полосы движения на прямых участках дороги соответствует габаритной ширине транспортного средства. При маневре она зависит от радиуса поворота и может значительно превышать габаритную ширину транспортного средства вследствие относительного смещения колеи задних колес в сторону поворота.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ОСОБАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ

Правила движения требуют от водителя особой осторожности в случаях, когда вероятность внезапного возникновения препятствия велика. Следовательно, для уменьшения вероятности возникновения происшествия водитель должен принять все возможные меры:

- проверить, есть ли препятствия для движения на опасном участке;
- сосредоточить внимание на местах, ограничивающих обзорность, или на объектах, которые могут оказаться в опасной зоне;
- увеличить интервал в месте возможного появления препятствия до максимально допустимого в данной дорожной обстановке;
- заблаговременно подготовиться к торможению;
- снизить скорость транспортного средства перед местом возможного появления препятствия.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ

Под дальностью видимости (видимостью для водителя) в экспертной практике принято понимать расстояние, в пределах которого водитель имеет объективную возможность обнаружить находящееся в поле его зрения препятствие, создающее опасную обстановку.

Дальность видимости может ограничиваться:

- малой освещенностью препятствия (при недостаточном свете фар, неправильной их установке, в случаях, когда препятствие находится в стороне от направления пучка света фар и т. п.);
- размерами препятствия, его окраской, сливающейся с окружающим фоном;
- низкой прозрачностью воздуха (во время тумана, дождя, снегопада и т. п.);
- неудовлетворительным состоянием стекол, защищающих смотровые просветы (загрязнение, запотевание, брызги дождя или снег при неработающем стеклоочистителе и т. п.), особенно в темное время суток при освещении светом фар встречных транспортных средств.

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ОБЗОРНОСТЬ

Под обзорностью для водителя в автотехнической экспертизе принято понимать возможность обозрения дорожной обстановки с места водителя в данном направлении.

Внешнее ограничение обзорности создается:

стоящими или движущимися на близком расстоянии транспортными средствами;

стенами домов, заборами, зелеными насаждениями и другими находящимися близко от полосы движения транспортного средства предметами;

Внутреннее ограничение обзорности создается:

границами смотровых просветов (лобового стекла, боковых окон, зеркала заднего вида);

дефектами или загрязнением стекол (пятнами, снегом на не очищаемой стеклоочистителем части лобового стекла и т. п.);

частями транспортного средства (капотом, крыльями, кабиной, кузовом, перевозимым грузом или пассажирами и т.п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

О КОМПЕТЕНЦИИ ЭКСПЕРТОВ-АВТОТЕХНИКОВ

Область специальных познаний эксперта-автотехника определяется действующей ныне «Инструкцией о производстве судебных дорожно-транспортных экспертиз в учреждениях судебной экспертизы».

Согласно инструкции и сложившейся экспертной практике, к области специальных знаний эксперта-автотехника относятся:

- материальная часть транспортных средств (техническая характеристика, устройство и работа транспортных средств и их механизмов);
- эксплуатация транспортных средств (неисправности, обслуживание, ремонт);
- теория (математика, механика, электротехника, теория автомобиля, трактора и т.п.);
- Правила движения и другие нормативные акты, регламентирующие эксплуатацию транспортных средств с точки зрения обеспечения безопасности движения;
- мастерство вождения (приемы управления, выбор безопасных режимов движения, определение момента возникновения опасности для движения и т. п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

О КОМПЕТЕНЦИИ ЭКСПЕРТОВ-АВТОТЕХНИКОВ

Основные вопросы автотехнической экспертизы связаны:

с техническим состоянием транспортных средств (причины и время возникновения неисправностей, возможность своевременного их обнаружения, влияние неисправностей на работу механизмов и движение транспортного средства);

с установлением механизма происшествия (определение скорости, времени, характера движения транспортных средств, установление причинной связи между отдельными обстоятельствами дорожно-транспортного происшествия и т. п.);

с установлением технической возможности предотвращения происшествия (определение момента возникновения опасности для движения, остановочного пути, безопасной дистанции, безопасных приемов управления и т. п.);

с выяснением соответствия или несоответствия действий участников движения требованиям Правил движения и других нормативных актов (установление действий, не соответствующих требованиям нормативных актов, и причинной связи между этими действиями и происшествием, решение вопроса о том, как должны были действовать участники движения, и т. п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

О КОМПЕТЕНЦИИ ЭКСПЕРТОВ-АВТОТЕХНИКОВ

Помимо решения указанных вопросов, эксперт вправе:

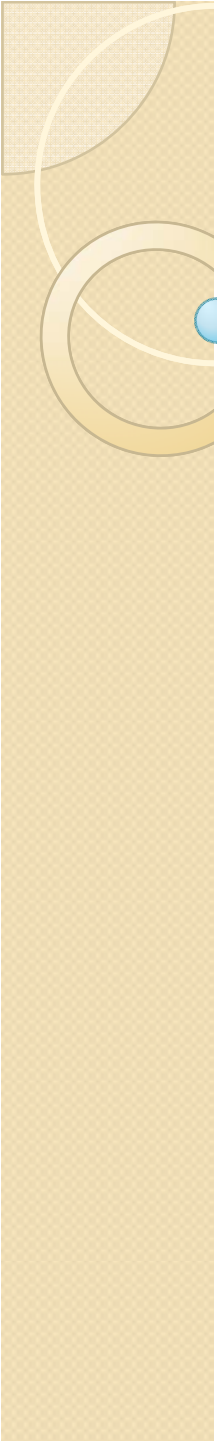
- определять технические величины, необходимые для проведения исследования (выбор значений коэффициентов и других величин, необходимых для проведения расчетов);
- исследовать представленные ему материалы для установления имеющих значение для дела обстоятельств, по поводу которых ему не были поставлены вопросы;
- анализировать представленные ему следователем и судом заключения других экспертов, чтобы установить, правильно ли в них проведены расчеты, выбраны значения технических величин, обоснованы ли выводы и т. п.;
- уточнять вопросы, если следователь или суд сформулировал их так, что эксперт не может ответить на них, не выходя за пределы своей компетенции (например, «нарушил ли водитель правила движения», «достоверны ли показания обвиняемого» и т. п.).

Лекция № 4 – НЕКОТОРЫЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ВОПРОСЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ КОМПЕТЕНЦИИ ЭКСПЕРТА-АВТОТЕХНИКА

Вопросы, для решения которых требуются познания из других областей науки и техники, т. е. вопросы, относящиеся к другому виду экспертизы (например, медицинской, трасологической, товароведческой), выходят за пределы компетенции эксперта-автотехника.

Эксперт не может решать вопросы о наличии и степени вины участников происшествия или об отношении их к своим действиям (например, являются ли эти действия результатом невнимательности, умысла, неопытности, самонадеянности и т. п.), их решают только следователь и суд.



Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

В экспертной практике нередко случается, что решить поставленные вопросы не представляется возможным, даже если известны все необходимые исходные данные. Имеются в виду случаи, когда точность необходимых величин недостаточна, т.е. разница между верхним и нижним пределами возможных значений какой-либо величины настолько велика, что выводы, основанные на расчетах по разным предельным значениям этой величины, противоположны.

Определение или уточнение чисто технических величин, зависящих от установленных следствием обстоятельств происшествия (например, координат центра тяжести транспортного средства, отклонений в показаниях спидометра, в некоторых случаях — замедления при экстренном торможении транспортного средства на месте происшествия, коэффициента сопротивления движению, обзорности и т.п.), может производиться в процессе экспертного исследования.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

Определение или уточнение скорости движения пешехода или транспортного средства во время происшествия, видимости и других подобных данных, зависящих от субъективной оценки обстоятельств происшествия его участниками или свидетелями, возможно при проведении следственных экспериментов.

Чтобы избежать случайных ошибок, возможные пределы значений искомых величин следует определять по результатам нескольких замеров, исключая выпадающие, т.е. не подтвержденные лицом, на основании показаний которого эти значения уточняются (при производстве следственных экспериментов), или полученные при воздействии случайных факторов, повлиявших на результаты эксперимента.

Например, если при определении скорости движения пешехода или транспортного средства свидетель утверждает, что в момент происшествия скорость была иная, чем при проведении эксперимента, результаты этого эксперимента не учитываются.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

УСТАНОВЛЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПО ПОКАЗАНИЯМ СВИДЕТЕЛЕЙ

При решении вопроса о наличии у водителя технической возможности предотвратить происшествие небольшие погрешности при определении скорости транспортного средства перед происшествием не существенны, если задано время (или путь и скорость) движения пешехода.

Если же известно лишь расстояние от транспортного средства до препятствия в момент возникновения опасности для движения, даже незначительные отклонения значения скорости транспортного средства могут привести к противоположным выводам. В этих случаях значение скорости следует уточнить путем проведения **следственного эксперимента**, т.е. установить по показаниям свидетелей скорость транспортного средства во время происшествия.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

При этом необходимо иметь в виду следующее:

- - эксперимент следует проводить на месте происшествия, в обстановке, максимально приближенной к обстановке происшествия;
- свидетель, по показаниям которого определяется скорость движения транспортного средства, должен находиться на том месте, с которого он наблюдал за движением этого транспортного средства во время происшествия;
- транспортное средство, предназначенное для проведения эксперимента, не должно существенно отличаться по внешнему виду (габаритам, окраске и т. п.) от транспортного средства, причастного к происшествию;
- до начала контрольных заездов следует сделать несколько пробных заездов (не менее трех) с разной скоростью, чтобы свидетель мог указать ориентировочно, в каком заезде скорость транспортного средства соответствовала примерно скорости во время происшествия (скорость при каждом заезде должна фиксироваться по спидометру);

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

- при проведении контрольных заездов свидетель должен подтвердить, что транспортное средство перед происшествием двигалось именно с такой скоростью, или указать на отклонения, чтобы при последующих заездах внести поправку;
- чтобы сократить время на проведение следственного эксперимента при большом числе свидетелей, целесообразно опрашивать свидетелей после каждого заезда, фиксируя результаты оценки ими скорости транспортного средства;
- если погрешность в показаниях спидометра транспортного средства, предназначенного для проведения следственного эксперимента, не известна, необходимо проверить его в диапазоне скоростей, близких к скорости транспортного средства во время происшествия. С этой целью следует использовать транспортное средство с исправным спидометром либо с помощью секундомера замерить время преодоления транспортным средством с установившейся скоростью движения участка достаточной длины (например, между километровыми столбами на дорогах), что позволяет определить действительную его скорость с достаточной точностью.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВРЕМЕНИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДА

Время движения пешехода в поле зрения водителя с момента возникновения опасности для движения и до наезда оказывает существенное влияние на результаты экспертного исследования, поэтому отклонения принятых значений этой величины от действительных могут быть причиной ошибочных выводов.

Время движения пешехода, как правило, определяется по его скорости, которая нередко устанавливается следственными органами или судом по справочным таблицам, исходя из темпа движения пешехода и его возраста. Однако темп движения, как он воспринимается очевидцами, не определяет в полной мере скорости.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

Тем более эксперимент необходим для определения времени движения пешехода, если его нельзя установить по скорости. В случаях, когда пешеход движется с переменной скоростью, меняет направление движения, приостанавливается или возвращается обратно, перемещается с места на незначительное расстояние (на несколько шагов), недопустимо определять время его движения по скорости, взятой из справочных таблиц, если возможные погрешности могут оказать влияние на выводы эксперта.

При проведении эксперимента в подобных случаях необходимо воспроизвести характер перемещения пешехода и определить время, прошедшее с момента возникновения опасности для движения до момента достижения им места наезда.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

При этом необходимо иметь в виду следующее:

- эксперимент должен проводиться на месте происшествия, в обстановке, максимально приближенной к обстановке происшествия (освещение, обзорность, видимость, цвет одежды и фона, внешний вид и характер походки пешехода и т. п.); место начала движения пешехода, траектория его движения, места остановок и место наезда должны быть отчетливо обозначены на проезжей части;
- прежде чем производить замеры, необходимо, чтобы лицо, которое будет воспроизводить движение пешехода, проделало это по указанию очевидца, показания которого принимаются при проведении следственного эксперимента;
- секундомеры (не менее двух) включаются понятыми в момент, соответствующий моменту возникновения опасности для движения (или моменту начала движения потерпевшего), и выключаются в момент, соответствующий моменту наезда.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

Результаты определяются по тем экспериментам (не менее трех), которые признаны очевидцем как соответствующие действительности.

Можно точнее установить время движения пешехода, если вместо секундомеров использовать кинокамеру с определенной частотой съемки.

Если время движения пешехода определяется по показаниям нескольких очевидцев, расчеты следует проводить по крайним предельным значениям полученных результатов; при противоположных выводах следует определить критическое значение времени движения пешехода. Оценив показания очевидцев, следствие и суд смогут установить, какой из выводов является достоверным.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ ЗАМЕДЛЕНИЯ ПРИ ЭКСТРЕННОМ ТОРМОЖЕНИИ

Определив с помощью специального прибора — деселерографа величину замедления за весь период торможения, эксперт может установить среднее значение замедления с большой точностью.

Для этого необходимо:

- подготовить прибор к действию (установить бумагу, завести механизм);
- на транспортном средстве, подготовленном к проведению эксперимента, установить прибор и закрепить его (или удерживать от смещения);
- разогнать транспортное средство с таким расчетом, чтобы перед участком, на котором будет применено экстренное торможение, скорость его была 30—40 км/час — на сухом плотном покрытии, 20—30 км/час — на мокром покрытии, 15—20 км/час — на обледенелой скользкой дороге;
- включить прибор и дать команду водителю произвести экстренное торможение транспортного средства.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ ЗАМЕДЛЕНИЯ ПРИ ЭКСТРЕННОМ ТОРМОЖЕНИИ

Определить замедление можно также следующим способом:

- разогнать транспортное средство до скорости, при которой на участке, где требуется определить замедление, исключается возможность возникновения происшествия;
- подать водителю команду к экстренному торможению и в момент, когда он нажимает на педаль тормоза, включить секундомер;
- в момент остановки транспортного средства выключить секундомер.

Закончив эксперимент, следует проверить правильность показаний спидометра (установить действительное значение скорости транспортного средства при проведении эксперимента).

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ ЗАМЕДЛЕНИЯ ПРИ ЭКСТРЕННОМ ТОРМОЖЕНИИ

Величина замедления определяется по формуле:

$$j = \frac{v_a}{3,6 * (t - 0,5 * t_3)} \text{ м / сек}^2,$$

где: V_a — скорость транспортного средства перед торможением, км/час;

t — показание секундомера, сек.;

t_3 — время нарастания замедления, соответствующее условиям эксперимента, сек.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

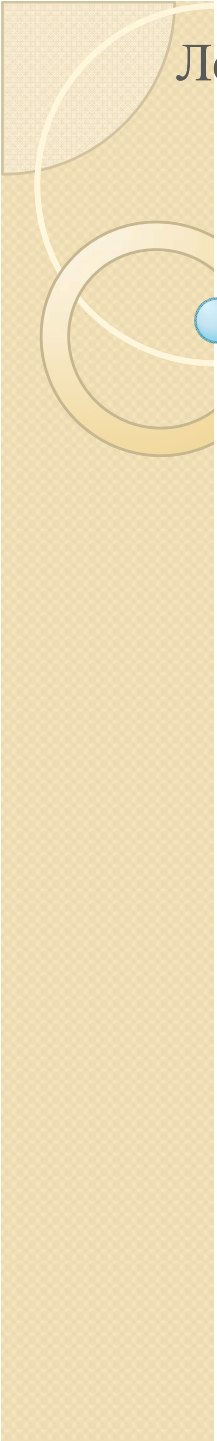
ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОЭФФИЦИЕНТА СОПРОТИВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЮ

Чтобы определить коэффициент сопротивления движению транспортного средства (или какого-либо другого объекта исследования) на участке происшествия, следует произвести его буксировку и замерить необходимую при этом силу тяги. Условия эксперимента должны максимально соответствовать обстоятельствам происшествия.

Объект исследования устанавливается перед участком, выбранным для проведения исследования, в том же положении, что и во время происшествия, и с помощью двух строп крепится через динамометр с самописцем к буксирному устройству:

- если положение исследуемого объекта во время происшествия изменялось (или не было установлено следствием), протаскивание следует произвести при нескольких возможных его положениях;

- стропы в натянутом состоянии должны быть по возможности параллельны плоскости проезжей части дороги, чтобы не создавать вертикальной составляющей усилия, действующего при буксировке на объект (угол отклонения до $3\text{—}5^\circ$ практически не оказывает влияния на результаты замеров);



Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОЭФФИЦИЕНТА СОПРОТИВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЮ

- буксировку следует производить равномерно, с минимальной постоянной скоростью, чтобы исключить влияние рывков на показания динамометра;
- для установления предельных значений измерений эксперимент следует повторить несколько раз.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ УГЛА УКЛОНА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

При значительном угле уклона (более 3 — 4°) возможные погрешности могут оказать влияние на выводы эксперта, поэтому угол уклона целесообразно определить на месте происшествия с участием специалистов-дорожников. Если же по каким-либо причинам специалисты не могут быть приглашены, эксперт может сам с помощью рейки определить угол уклона дороги. Для этого жесткую рейку (или доску) устанавливают с помощью уровня и подкладок в горизонтальное положение, чтобы один конец ее совпадал с местом, соответствующим концу тормозного следа на подъеме, а другой был обращен в направлении нижнего конца тормозного следа.

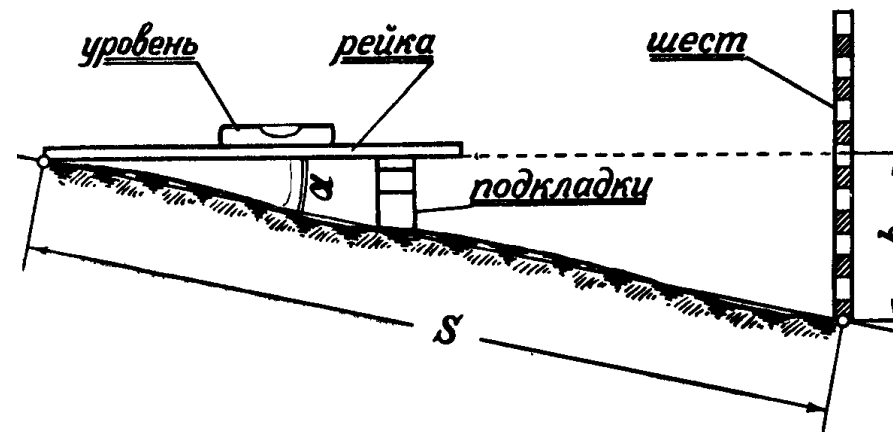


Рис. 1

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ УГЛА УКЛОНА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Шест необходимой длины устанавливают у нижнего конца тормозного следа, на шесте, на уровне нижней плоскости рейки, делают отметку. Затем определяют расстояние между точкой, где рейка опиралась на поверхность дороги, и точкой, где был установлен шест, а также расстояние от нижнего конца шеста до отметки (см. рис. 1).

Значение среднего угла уклона на участке торможения определяется по синусу угла, который может быть рассчитан по формуле:

$$\sin \alpha = \frac{h}{S},$$

где: h — расстояние от нижнего конца шеста до отметки, *см*;
 S — расстояние от точки опоры рейки на поверхности дороги до шеста, *см*.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАДИУСА ЗАКРУГЛЕНИЯ ДОРОГИ НА УЧАСТКЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

В случаях, когда небольшие изменения радиуса закругления дороги могут оказать влияние на выводы эксперта, следует уточнить его на месте происшествия.

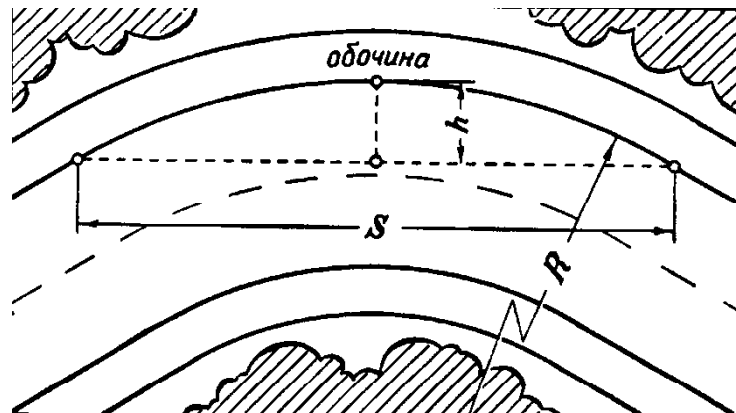


Рис. 2

Чтобы определить радиус закругления дороги на данном участке, следует с помощью натянутого шнура (ленты рулетки) соединить концы дуги, охватывающей этот участок (границы проезжей части, осевой линии), замерить высоту сегмента, образованного дугой и хордой — h (см. рис. 2), расстояние между концами дуги — S (длину хорды) и определить радиус закругления на данном участке по формуле:

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАДИУСА ЗАКРУГЛЕНИЯ ДОРОГИ НА УЧАСТКЕ ПРОИШЕСТВИЯ

$$R = \frac{S^2 + 4 * h^2}{8 * h} \text{ м ,}$$

где: S — длина хорды, м;
h — высота сегмента, м.

Результаты могут быть достаточно точными, если на данном участке не обнаруживается заметного на глаз изменения радиуса закругления. Длина участка должна быть такой, чтобы высота сегмента составляла, по крайней мере, несколько метров.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ ПРЕПЯТСТВИЯ

Чтобы решить вопрос о наличии у водителя технической возможности предотвратить происшествие в условиях ограниченной видимости, необходимо знать, мог ли он воспринять создавшуюся дорожную обстановку как опасную для движения в момент, когда транспортное средство находилось от препятствия на расстоянии, равном остановочному пути.

Дальность видимости препятствия зависит от размеров препятствия, его освещенности и контрастности по сравнению с окружающим фоном.

Темный крупный предмет, лежащий на заснеженной проезжей части, или светлый предмет на темном асфальте может быть виден на расстоянии во много раз большем, чем предметы мелкие или сходные по своей окраске с окружающим фоном.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ ПРЕПЯТСТВИЯ

Освещенность препятствия в темное время суток зависит от расстояния, отделяющего его от транспортного средства, состояния источника света транспортного средства (состояния стекол фар и отражателей, мощности установленных электроламп, установки фар, напряжения в сети), расположения препятствия по отношению к пучку света фар (ближе к краю этого пучка освещенность резко снижается), а также от расположения и силы света других источников света.

При проведении следственного эксперимента необходимо учитывать, что в значительной степени дальность видимости может ограничиваться дефектами лобового стекла или его загрязнением (запотеванием, брызгами дождя, снегом).

Для решения вопроса о технической возможности предотвратить происшествие следует восстановить дорожную обстановку, предшествующую моменту возникновения происшествия.

Лекция №3 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДАЛЬНОСТИ ВИДИМОСТИ ПРЕПЯТСТВИЯ

Состояние осветительных приборов и лобового стекла транспортного средства должно соответствовать их техническому состоянию в момент происшествия. Двигатель транспортного средства должен работать на том же режиме, что и во время происшествия. Предмет, имитирующий препятствие, не должен отличаться от препятствия по высоте, ширине и цвету.

При приближении автомобиля на низшей передаче к месту происшествия водитель — участник происшествия и понятые должны установить момент, когда препятствие становится хорошо видимым (т. е. различается как препятствие).

Эксперимент следует повторить несколько раз, в необходимых пределах меняя расстояние до встречных транспортных средств и другие влияющие на видимость обстоятельства происшествия.

Если требуется решить вопрос о соответствии избранной водителем скорости дальности видимости, то при проведении следственного эксперимента устанавливают, можно ли было обнаружить пешехода в полосе движения транспортного средства на расстоянии остановочного пути.

Лекция №5 – Экспериментальное определение величин, необходимых для определения экспертного исследования

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЗОРНОСТИ

Определение обзорности, как правило, необходимо при решении вопроса о наличии у водителя технической возможности предотвратить происшествие.

Чтобы определить обзорность, следует:

- рассчитать взаимное расположение транспортного средства, препятствий, ограничивавших обзорность, и препятствия, создавшего опасную обстановку, в момент, когда расстояние от транспортного средства до места происшествия (наезда, столкновения) было равно остановочному пути;
- восстановить обстановку на месте происшествия в соответствии с данными, полученными следственным путем, и результатами расчетов (при проверке отдельной версии — в соответствии с показаниями свидетеля);
- определить с места водителя, мог ли он в этот момент обнаружить препятствие и оценить дорожную обстановку как опасную.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

Для установления наличия и степени вины водителя — участника происшествия следователю и суду необходимо решить вопрос о причинной связи между его действиями и наступившими последствиями, т. е. установить, являлись ли действия водителя причиной происшествия или условиями, создавшими возможность его возникновения, или действия водителя вообще не находятся в причинной связи с происшествием.

Так, причинная связь между неисправностью транспортного средства и происшествием может быть установлена следователем на основании выводов эксперта о времени ее возникновения, расстоянии до препятствия в момент возникновения опасной обстановки, остановочном пути исправного и неисправного транспортных средств.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

Причинную связь между отдельными обстоятельствами происшествия эксперт устанавливает не только тогда, когда этот вопрос ставится на его разрешение, но и при исследовании механизма происшествия, исследовании влияния технического состояния транспортных средств и действий участников движения на возникновение происшествия и др.

Задача эксперта — установить, какие обстоятельства явились причиной происшествия, какие — необходимыми условиями, создавшими возможность возникновения его.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

Задача эксперта исследовать не всю совокупность явлений, оказавших влияние на возникновение происшествия, а лишь те отдельные звенья цепи взаимодействующих явлений, которые могут быть исследованы на основе его специальных познаний.

Поэтому эксперт может говорить о наличии или отсутствии причинной связи, о причине происшествия или необходимых условиях его возникновения лишь с *технической точки зрения.*

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

На разрешение автотехнической экспертизы часто ставится вопрос о том, имелись ли в действиях участников происшествия несоответствия требованиям безопасности движения (Правил движения).

Существует мнение, что решение этого вопроса не входит в компетенцию эксперта-автотехника, поскольку это вопрос правовой. Однако с этим мнением нельзя согласиться, так как при решении его эксперты не оценивают действий участников происшествия с точки зрения права, а выявляют те их действия (не соответствующие требованиям нормативных актов), которые находятся во взаимосвязи с событием происшествия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

Следует учитывать, что эксперт рассматривает действия водителя лишь как действия **оператора**, определяющие характер движения транспортного средства в конкретной дорожной обстановке, и не касается субъективного отношения водителя к своим действиям.

Вопрос, почему водитель предпринял те или иные действия, выходит за пределы компетенции эксперта (**если этот вопрос не связан с профессиональными приемами вождения**), поэтому его вывод не зависит от того, были ли действия водителя результатом самонадеянности, неосторожности или умысла.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

КОМПЕТЕНЦИЯ ЭКСПЕРТА ПРИ РЕШЕНИИ ВОПРОСА О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ

Следует учитывать, что эксперт рассматривает действия водителя лишь как действия **оператора**, определяющие характер движения транспортного средства в конкретной дорожной обстановке, и не касается субъективного отношения водителя к своим действиям.

Вопрос, почему водитель предпринял те или иные действия, выходит за пределы компетенции эксперта (**если этот вопрос не связан с профессиональными приемами вождения**), поэтому его вывод не зависит от того, были ли действия водителя результатом самонадеянности, неосторожности или умысла.

Говоря о соответствии или несоответствии действий участников происшествия требованиям Правил движения, эксперт оценивает их не с точки зрения права, а с точки зрения выполнения требований безопасности движения, сформулированных в соответствующих статьях этих правил.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

УСТАНОВЛЕНИЕ ЭКСПЕРТОМ-АВТОТЕХНИКОМ ПРИЧИНЫ И НЕОБХОДИМЫХ УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПРОИСШЕСТВИЯ

Причиной происшествия является обстоятельство, послужившее причиной возникновения аварийной обстановки, т.е. обстановки, в которой водитель был лишен возможности предотвратить происшествие.

Так, в случае наезда на пешехода, который внезапно начал перебежать дорогу, когда водитель не успевал даже привести в действие тормоза, причиной происшествия являются действия пешехода, не соответствующие требованиям Правил движения, поскольку при таком поведении пешехода происшествие было неотвратимо.

Если бы водитель располагал технической возможностью предотвратить наезд, причиной происшествия в данном случае были бы действия водителя автомобиля (происшествие также неотвратимо, если водитель не принимает своевременно меры для предотвращения наезда на пешехода, который не успевает выйти за пределы опасной зоны).

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

УСТАНОВЛЕНИЕ ЭКСПЕРТОМ-АВТОТЕХНИКОМ ПРИЧИНЫ И НЕОБХОДИМЫХ УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПРОИСШЕСТВИЯ

Причина происшествия - это обстоятельства, необходимые и достаточные для того, чтобы происшествие произошло.

Необходимыми **условиями** возникновения происшествия являются обстоятельства, создавшие опасную обстановку, в которой водитель еще имел возможность предотвратить происшествие, но по каким-либо причинам этого не сделал.

Так, если бы в рассмотренном случае водитель автомобиля располагал технической возможностью предотвратить наезд, то **необходимым условием возникновения происшествия являлись бы действия пешехода**, поскольку происшествие было возможно лишь при условии допущенного пешеходом нарушения Правил движения. Однако происшествия могло и не быть, если бы водитель своевременно принял меры к предотвращению наезда.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

УСТАНОВЛЕНИЕ ЭКСПЕРТОМ-АВТОТЕХНИКОМ ПРИЧИНЫ И НЕОБХОДИМЫХ УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПРОИСШЕСТВИЯ

Необходимые условия возникновения происшествия - это такие обстоятельства, которые необходимы, но не достаточны для того, чтобы происшествие произошло; его могло и не быть, если бы не было причины.

Вывод эксперта об отсутствии причинной связи между данным обстоятельством и происшествием означает, что оно не является ни причиной происшествия, ни необходимым условием его возникновения, а существующая причинная связь носит случайный характер.

Если бы в рассмотренном нами примере пешеход начал переходить проезжую часть, когда водитель даже при исправных тормозах не успевал затормозить, причиной происшествия являлись бы действия самого потерпевшего, а действия водителя и неисправность тормозов не находились в причинной связи с происшествием.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

В экспертной практике наиболее часто установление причинной связи между несоответствующими требованиям Правил движения действиями водителей и происшествием производится:

- при превышении водителем скорости движения транспортного средства;
- при несвоевременном принятии им мер к предотвращению происшествия;
- при применении маневра вместо торможения или экстренного торможения вместо плавного снижения скорости;
- при неправильно избранной дистанции, неправильно избранном интервале;
- при создании водителем помехи для движения других транспортных средств;
- при эксплуатации неисправного транспортного средства.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Превышение водителем скорости движения

Избранную водителем скорость движения следует считать превышенной, если она не соответствовала требованиям, изложенным в различных статьях Правил движения.

В некоторых случаях значение допустимой скорости движения транспортного средства на основании требований Правил движения установить не представляется возможным. Тогда, принимая во внимание установленную следствием обстановку, эксперт на основе *личного опыта* может лишь высказать свое мнение о допустимой скорости движения, оговорив при этом, что определить значение допустимой (безопасной) скорости экспертным путем не представляется возможным.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Превышение водителем скорости движения

На основании результатов исследования вывод о том, что причиной происшествия (с технической точки зрения) является превышение водителем допустимой скорости движения, эксперт может сделать при условии, что в дорожной обстановке, сложившейся к моменту возникновения опасности для движения, при допустимой скорости водитель имел техническую возможность остановить транспортное средство до линии движения препятствия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

На участке, где скорость движения ограничена запрещающим знаком — 40 км/час, был совершен наезд на пешехода. Скорость автомобиля — 45 км/час. Пешеход получил тяжкие телесные повреждения.

Исследованием установлено, что при допустимой скорости движения — 40 км/час в той же дорожной обстановке водитель имел техническую возможность предотвратить наезд.

Эксперту следует сделать категорический вывод о том, что причиной наезда, с технической точки зрения, явилось превышение водителем допустимой скорости движения, т.е. его действия, не соответствующие требованиям Правил движения.

Если бы оказалось, что при допустимой на данном участке скорости движения водитель не имел возможности существенно снизить скорость автомобиля к моменту наезда, эксперт должен был сделать вывод, что несоответствующих требованиям Правил движения действий водителя, которые бы находились в причинной связи с происшествием, не усматривается.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Если же при допустимой скорости движения водитель, не имея технической возможности предотвратить наезд, мог к моменту удара снизить скорость автомобиля, например, до 5 км/час, эксперту не следует делать вывод об отсутствии причинной связи между превышением скорости и происшествием, поскольку вероятность возникновения тяжких последствий от удара при такой скорости автомобиля весьма мала.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Несвоевременное принятие мер к предотвращению происшествия

Считать, что водитель несвоевременно принял меры к предотвращению происшествия следует в том случае, если время с момента возникновения опасной обстановки до начала срабатывания органов управления (тормозов, рулевого управления) превышает сумму нормативного времени реакции и времени запаздывания срабатывания приводов управления.

Как и в предыдущем случае, эксперт при исследовании может сделать вывод, что причиной происшествия (с технической точки зрения) являются действия водителя, не соответствующие требованиям Правил движения, если установлено, что при своевременном принятии мер последний имел техническую возможность предотвратить происшествие.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Несвоевременное принятие мер к предотвращению происшествия

При отсутствии таковой вывод о том, что не соответствующие требованиям Правил движения действия водителя не находятся в причинной связи с происшествием, эксперт может сделать в том случае, если при своевременном принятии водителем мер к предотвращению происшествия была наиболее вероятной такая же степень тяжести последствий.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

*Несвоевременное принятие мер к предотвращению
происшествия*

Пример.

Легковой автомобиль, двигавшийся по шоссе с высокой скоростью, столкнулся с грузовым автомобилем, выехавшим на шоссе по грунтовой дороге с левым поворотом.

Водители обоих автомобилей торможения не применяли. В результате столкновения погиб пассажир легкового автомобиля, оба автомобиля получили значительные повреждения.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Если в результате исследования будет установлено, что водитель легкового автомобиля имел техническую возможность предотвратить столкновение, эксперт может сделать вывод, что причиной происшествия, с технической точки зрения, явились его действия, не соответствующие требованиям Правил движения. Действия водителя грузового автомобиля также находились в причинной связи с происшествием и являлись необходимым условием его возникновения.

Аналогичный вывод можно было бы сделать и в том случае, если к моменту столкновения водитель мог снизить скорость движения до величины, при которой возможность возникновения тяжких последствий в результате столкновения практически исключена (например, до 10 — 20 км/час).

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Если же эксперт установит, что водитель легкового автомобиля не имел возможности существенно снизить скорость движения автомобиля к моменту столкновения, он может сделать вывод о том, что действия водителя, не соответствующие требованиям Правил движения, не находились в причинной связи с происшествием, тогда причиной происшествия являлись не соответствующие требованиям Правил движения действия водителя грузового автомобиля.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Применение маневра вместо торможения

С технической точки зрения применение маневра для предотвращения происшествия следует считать оправданным в случаях, когда водитель не имеет технической возможности предотвратить происшествие путем торможения или когда в результате маневра возможность возникновения происшествия исключается.

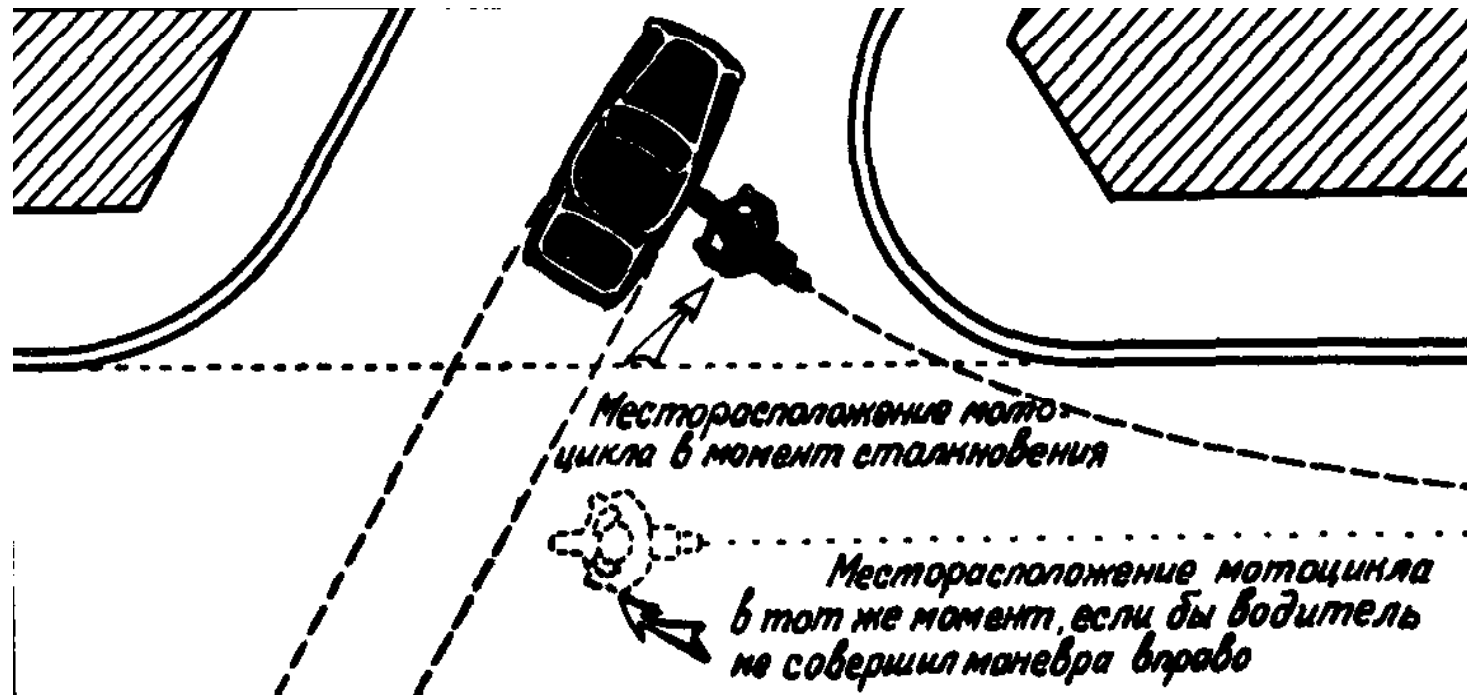
В других случаях, при возникновении опасности для движения водитель, в соответствии с требованиями Правил движения, должен применять торможение.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Легковой автомобиль при пересечении равнозначного, четырехстороннего перекрестка столкнулся с выехавшим с правой стороны мотоциклом, водитель которого, не применив торможения, совершил резкий маневр вправо, в результате чего столкновение произошло за пределами перекрестка.



Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Вариант 1.

При исследовании было установлено, что к моменту достижения мотоциклом полосы движения автомобиля последний удалился от полосы движения мотоцикла на расстояние, значительно превышающее безопасный интервал, и, следовательно, не создавал помехи для движения мотоцикла.

Тогда.

Предпринятый водителем мотоцикла маневр не оправдан.

В данном случае причиной происшествия являются несоответствующие требованиям Правил движения действия водителя мотоцикла.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Вариант 2.

Если бы к моменту достижения мотоциклом полосы движения автомобиля последний не успевал удалиться на безопасное расстояние, то при отсутствии технической возможности предотвратить столкновение путем торможения водитель мотоцикла вынужден был применить маневр.

Тогда.

В этом случае эксперту следовало сделать вывод о том, что причиной происшествия, с технической точки зрения, являются действия водителя автомобиля, создавшего помеху для движения.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Водитель грузового автомобиля предпринял маневр влево, чтобы предотвратить столкновение со встречным легковым автомобилем, выехавшим в результате заноса и движения в неуправляемом состоянии на полосу движения грузового автомобиля. Столкновение произошло на левой стороне проезжей части, так как легковой автомобиль, внезапно изменив направление движения, снова выехал на свою сторону.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

В данном случае водитель грузового автомобиля не мог предвидеть повторного изменения направления встречного автомобиля. Поэтому его действия нельзя рассматривать как не соответствующие требованиям Правил движения или находящиеся в причинной связи с происшествием; при другом стечении обстоятельств эти же действия водителя исключали столкновение.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Сам факт столкновения на левой стороне проезжей части дороги (если оба водителя не применяли торможения), как правило, свидетельствует о том, что предпринятый водителем данного транспортного средства маневр был совершен в момент, когда водитель встречного транспортного средства еще мог уйти на свою сторону проезжей части, не создавая помехи для движения, что он и сделал.

Поэтому маневр влево в подобных случаях следует рассматривать как действие, не соответствующее требованиям Правил движения, если отсутствуют особые обстоятельства, подлежащие самостоятельному исследованию.

Если же водители применяли не только маневр, но и экстренное торможение, необходимо исследовать, не явилось ли встречное транспортное средство помехой для движения данного транспортного средства, вынудившей водителя совершить маневр.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Применение экстренного (резкого) торможения

Экстренное торможение (с доведением колес до блокировки) во многих случаях не обеспечивает безопасности движения и поэтому, с технической точки зрения, применение его целесообразно лишь в том случае, когда плавным снижением скорости предотвратить происшествие уже невозможно.

Пример.

Чтобы предотвратить наезд на вышедшего на проезжую часть пешехода, водитель применил экстренное торможение. При этом автомобиль, двигаясь юзом, развернулся поперек дороги и опрокинулся, в результате чего находившийся в автомобиле пассажир погиб.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Исследование показало, что наезд на пешехода можно было предотвратить, если бы замедление автомобиля при торможении было в несколько раз меньше замедления при экстренном торможении.

Следовательно, у водителя не было необходимости применять экстренное торможение.

1. Эксперту следует сделать вывод о том, что причиной происшествия, с технической точки зрения, явились действия водителя, не соответствующие требованиям безопасности движения. При плавном снижении скорости водитель мог предотвратить наезд на пешехода и не произошло бы заноса и опрокидывания автомобиля.

2. Если бы водитель для предотвращения наезда вынужден был применить торможение с замедлением, близким к замедлению при экстренном торможении, торможение с доведением колес до блокировки эксперт не должен рассматривать как действие, не соответствующее требованиям безопасности движения.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Неправильный выбор дистанции

Если при избранной водителем дистанции он не имел технической возможности предотвратить столкновение с впереди идущим транспортным средством при внезапном его торможении или наезд на неподвижные препятствия, которые водителю этого транспортного средства удалось объехать, ее следует считать не обеспечивающей безопасность движения.

Если экспертным исследованием установлено, что избранная водителем дистанция не обеспечивала безопасности движения, а при правильно избранной дистанции столкновение могло быть предотвращено, эксперту следует сделать вывод о том, что причиной происшествия (с технической точки зрения) являются действия водителя, не соответствующие требованиям Правил движения.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Неправильный выбор интервала

Сам факт возникновения происшествия в результате контакта транспортного средства, его прицепа, груза или пассажиров с препятствием при отсутствии обстоятельств, подлежащих самостоятельному исследованию, свидетельствует о неправильно избранном водителем интервале между транспортным средством и препятствием.

Если в результате проведенного экспертного исследования будет установлено, что в причинной связи с происшествием не находятся другие обстоятельства (например, внезапное смещение препятствия в сторону полосы движения транспортного средства или самопроизвольное смещение транспортного средства в сторону препятствия, возникновение которого водитель не мог предусмотреть), следует сделать вывод о несоответствии действий водителя требованиям Правил движения, что и явилось причиной происшествия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Создание помехи для движения

Помеха для движения создается водителем во всех случаях, когда он своими действиями создает опасность для движения транспортных средств, пользующихся преимущественным правом проезда, или вынуждает водителей их принимать меры, которые приводят к задержкам движения (снижению скорости, остановке, маневрированию).

Если установлено, что помехой была создана опасная обстановка, но водитель другого транспортного средства имел возможность предотвратить происшествие, действия водителя, создавшего эту обстановку, следует рассматривать как необходимое условие возникновения происшествия. Следовательно, они не соответствуют требованиям Правил движения и находятся в причинной связи с происшествием.

Если же установлено, что помехой была создана аварийная обстановка и водитель другого транспортного средства уже не имел возможности избежать происшествия, следует сделать вывод о том, что, с технической точки зрения, действия водителя, создавшего помеху, явились причиной данного происшествия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Совершая левый поворот, водитель увидел приближавшийся к перекрестку во встречном направлении мотоцикл и затормозил, автомобиль остановился, почти полностью перегордив левую сторону проезжей части, где и произошло столкновение.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

При исследовании было установлено, что в момент, когда автомобиль уже не мог быть остановлен, чтобы пропустить мотоцикл, последний отделяло от полосы движения автомобиля расстояние меньше остановочного пути. Эксперту следовало сделать вывод, что причиной происшествия, с технической точки зрения, являются действия водителя автомобиля, не соответствующие Правилам движения.

Если бы расстояние от мотоцикла до полосы движения автомобиля равнялось остановочному пути или немного превышало это расстояние, в причинной связи с происшествием находились бы действия обоих водителей. Причиной происшествия являлись бы действия водителя мотоцикла, который, имея техническую возможность предотвратить происшествие, не принял для этого соответствующих мер, а действия водителя автомобиля, создавшего опасную обстановку, — лишь необходимым условием возникновения происшествия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ВОДИТЕЛЯ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Эксплуатация неисправного транспортного средства

Транспортное средство следует считать неисправным, если его техническое состояние не отвечает требованиям Правил движения, а также, если имеются другие дефекты, при которых нельзя обеспечить безопасность движения.

Вывод об отсутствии причинной связи между такими действиями (или бездействием) водителя и происшествием можно сделать, если эксперт установит, что и при отсутствии неисправности водитель не имел технической возможности предотвратить происшествие в данной дорожной обстановке.

Причинной связи между действиями водителя, эксплуатирующего неисправное транспортное средство, и происшествием может не быть и тогда, когда водитель имел возможность предотвратить происшествие и при наличии неисправности. В этом случае в причинной связи с происшествием может находиться несвоевременное принятие водителем мер для предотвращения происшествия.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ПЕШЕХОДОВ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Пешеход начал переходить дорогу справа налево. Водитель, желая предотвратить наезд, предпринял маневр автомобиля влево, затормозил, но избежать наезда не смог и сбил пешехода на левой обочине дороги.

Вариант 1. Если эксперт установил, что к моменту достижения автомобилем линии движения пешехода последний успевал выйти за пределы опасной зоны (даже когда водитель не принимал мер к снижению скорости) и, следовательно, не создавал помехи для движения автомобиля, следует сделать вывод об отсутствии причинной связи между действиями пешехода и возникновением происшествия. Причиной происшествия, с технической точки зрения, в данном случае явились действия водителя, который неоправданным маневром создал аварийную обстановку.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ПЕШЕХОДОВ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Пешеход начал переходить дорогу справа налево. Водитель, желая предотвратить наезд, предпринял маневр автомобиля влево, затормозил, но избежать наезда не смог и сбил пешехода на левой обочине дороги.

Вариант 2. Если эксперт установил, что пешеход успевал выйти за пределы опасной зоны лишь при своевременном торможении автомобиля, значит, он создавал опасность для движения автомобиля и, следовательно, его действия находились в причинной связи с происшествием (являлись необходимым условием возникновения данного происшествия). Однако причиной происшествия явились действия водителя, который, имея возможность предотвратить происшествие путем торможения, применил неоправданный маневр.

Лекция №6 - РЕШЕНИЕ ВОПРОСОВ О ПРИЧИННОЙ СВЯЗИ В АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЙСТВИЯМИ ПЕШЕХОДОВ И ПРОИСШЕСТВИЕМ

Пример.

Пешеход начал переходить дорогу справа налево. Водитель, желая предотвратить наезд, предпринял маневр автомобиля влево, затормозил, но избежать наезда не смог и сбил пешехода на левой обочине дороги.

Вариант 3. В случае же, когда к моменту достижения автомобилем линии движения пешехода последний при первоначально избранной скорости не успевал выйти за пределы опасной зоны даже при своевременном принятии водителем мер к остановке автомобиля, предпринятый водителем маневр являлся вынужденным и, следовательно, причиной происшествия являлись только действия пешехода.